



# Toerekeningssteem

Luchtvaartactiviteiten Schiphol Group  
op de luchthaven Schiphol

Geldig vanaf 1 januari 2016  
voor een periode van 3 jaar



Beschrijving Toerekeningssysteem voor kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten  
Versie na goedkeuring door de Autoriteit Consument & Markt

Schiphol, 9 juli 2015

## Voorwoord

In de Wet Luchtvaart, inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Wet luchtvaart 28074), en bijbehorende Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) is onder andere de economische regulering van de luchtvaartactiviteiten opgenomen. In artikel 8.25g van de Wet luchtvaart is beschreven dat de exploitant een Toerekeningssysteem voor kosten en opbrengsten voor de luchtvaartactiviteiten moet opstellen en dit ter goedkeuring moet voorleggen aan de Autoriteit Consument & Markt (ACM).

Op grond van artikel 12 van de AMvB verleent de ACM, na inwerkingtreding van de artikelen 8.25d tot en met 8.25j van de wet, goedkeuring aan het Toerekeningssysteem voor ten hoogste vier jaar en vervolgens telkens voor ten hoogste vijf jaar.

Schiphol Group heeft voor de periode 2011 tot en met 2015 het Toerekeningssysteem in maart 2010 ter goedkeuring voorgelegd aan de ACM. De ACM heeft op 22 juni 2010 het Toerekeningssysteem voor de periode 2011 tot en met 2015 goedgekeurd.

In het kader van de benodigde herziene goedkeuring voor de periode 2016 tot en met 2018 heeft Schiphol het Toerekeningssysteem in april 2015 ter goedkeuring voorgelegd aan de ACM. De ACM heeft het Toerekeningssysteem goedgekeurd. Schiphol zal het Toerekeningssysteem opnieuw herzien en ter goedkeuring aanbieden aan ACM ten behoeve van vaststelling van tarieven voor een periode van zes jaar, welke zal plaatsvinden onder de voorziene nieuwe Wet luchtvaart.

In het kader van de goedkeuring van het voorgaande Toerekeningssysteem heeft overleg plaatsgevonden over onderwerpen waarover Schiphol Group en de ACM verschillende zienswijzen hebben ten aanzien van de toepassing van de wet- en regelgeving met betrekking tot de toerekenbaarheid aan luchtvaartactiviteiten. Om duidelijkheid aan de markt en aan de eigen positie van Schiphol Group te verschaffen hebben wij besloten de toerekening van de punten waarover verschil van inzicht bestond aan te passen conform de visie van de ACM.

In het Toerekeningssysteem vanaf het jaar 2016 is de toerekening van deze punten ongewijzigd gelaten.

Teneinde maximale helderheid aan alle partijen te geven kiest Schiphol Group ervoor om de bedoelde punten hier te noemen. Bij elk punt wordt kort de argumentatie weergegeven met betrekking tot de wijze waarop de toerekening aan luchtvaartactiviteiten volgens Schiphol Group zou moeten plaatsvinden.

- **Prijsvorming voor interne leveringen**

Naast luchtvaartactiviteiten, zoals gedefinieerd in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol artikel 2, onderneemt NVLS ook een aantal niet-luchtvaartactiviteiten. Deze activiteiten worden ondernomen omdat hiervoor een externe markt aanwezig is. Ten behoeve van de uitvoering van luchtvaartactiviteiten wordt een aantal diensten afgenomen van niet-luchtvaart onderdelen. In de situatie dat NVLS alleen luchtvaartactiviteiten zou uitvoeren, dan werden deze diensten niet intern voortgebracht en moesten deze diensten worden afgenomen van een externe leverancier. Schiphol Group is van mening dat voor deze leveringen als tarief de actuele externe prijs dient te worden gehanteerd.

Schiphol Group is van mening dat de hantering van de actuele externe prijs wordt ondersteund door de wet- en regelgeving. In de specifieke **toelichting op artikel 8** wordt allereerst uitleg gegeven aan het beginsel van dual till: “.. luchtvaartactiviteiten en de overige activiteiten worden geheel eigenstandig verricht..”. Verder zegt de **Nota van toelichting op de AMVB** dat, om te voldoen aan de verplichtingen van de Wet, het noodzakelijk is dat de exploitant niet alleen in de financiële verantwoording, maar ook in de kostentoekening een ondubbelzinnig onderscheid maakt tussen de gereguleerde activiteiten en de niet gereguleerde activiteiten. NVLS geeft aan dit vereiste invulling door haar systeem van toerekening waarin een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de

gereguleerde luchtvaartactiviteiten en de niet gereguleerde overige activiteiten. In de **Nota van toelichting** is tevens aangegeven dat er van uit wordt gegaan dat voor de luchtvaartactiviteiten geldt dat deze vanuit een economische machtspositie worden aangeboden. Dit is niet van toepassing op de niet-gereguleerde niet-luchtvaartactiviteiten. De betreffende diensten kunnen ook van een externe partij worden betrokken. De prijs waartegen deze diensten worden betrokken voldoet tenslotte aan de eis van marktconformiteit, zoals vastgelegd in **artikel 8.25 van de Wet luchtvaart**.

In het Toerekeningssysteem zoals nu beschreven, wordt voor deze interne leveringen als tarief de historische kostprijs gehanteerd, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten.

- **Toerekening van strategische gronden aan de Regulatory Asset Base (RAB).** Schiphol Group heeft reeds diverse grondposities, gelegen rondom de luchthaven Schiphol, in eigendom. Tevens koopt Schiphol Group van tijd tot tijd nieuwe strategische grondposities, zodat de toekomstige uitbreiding van de luchthaven gerelateerde activiteiten veilig gesteld kan worden. Op termijn is deze extra areaalruimte benodigd om te kunnen voldoen aan de wettelijk vastgelegde verplichting om Schiphol verder als Mainport te kunnen ontwikkelen. Conform de bepalingen uit de Wet luchtvaart is Schiphol Group verplicht om invulling te geven aan de continuïteit van de Mainport (**zie art 8.2a lid 3 en 8.25a**). Om aan deze verplichtingen te kunnen voldoen moet Schiphol tijdig over de benodigde gronden kunnen beschikken om capaciteitsuitbreidingen te kunnen realiseren. Schiphol Group is van mening dat de strategische gronden mogen worden toegerekend aan de RAB, omdat het aanhouden van strategische gronden wordt gedaan uit oogpunt van verantwoordelijkheid van Schiphol Group met betrekking tot ontwikkeling van de Mainport en het (op langere termijn) leidt tot financieel voordeel voor de sector. Deze gronden verschillen van activa in aanbouw in die zin dat ze voor langere termijn worden aangehouden; Schiphol Group is daarom van mening dat voor het in strategische gronden geïnvesteerde vermogen een normale kapitaalsvergoeding in de tarieven moet worden opgenomen.

In het Toerekeningssysteem zoals hier beschreven worden over de strategische grondreserves geen kosten voor kapitaalbeslag berekend, zolang deze gronden niet in gebruik zijn genomen voor luchtvaartactiviteiten. Ten behoeve van een gedeeltelijke dekking van het kapitaalbeslag door deze grondreserves, wordt er op het moment van ingebruikname bouwrente, exclusief de kredietopslag van 65bp, berekend voor de vijf daaraan voorafgaande jaren.

- **Moment van opname van activa in de RAB**  
De planning van investeringen van Schiphol Group vindt plaats na afstemming met haar gebruikers. Doordat het moment van daadwerkelijke ingebruikname van activa in voorkomende gevallen afhankelijk is van de wensen van gebruikers, kan een afwijking ontstaan met de oorspronkelijke planning. Schiphol Group acht het redelijk om de kosten van het vermogensbeslag in deze gevallen toe te rekenen aan de luchtvaartactiviteiten en is daarom van mening dat activa mogen worden geactiveerd én toegerekend aan de RAB vanaf het moment dat zij gereed zijn voor gebruik.

In het Toerekeningssysteem zoals hier beschreven worden activa pas toegerekend aan de RAB vanaf het moment van ingebruikname van het actief voor luchtvaartactiviteiten.

Dit document dient als beschrijving van het Toerekeningssysteem en is ten behoeve van de benodigde goedkeuring voorgelegd aan en goedgekeurd door de ACM. Het document bestaat uit de volgende twee onderdelen:

1. Beschrijving Toerekeningssysteem voor kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten. Dit deel bevat de principes op welke wijze toerekening wordt gedaan.
2. Bijlagen: overzichten Regulatory Asset Base, doorbelastingen en allocaties per kostenplaats plus diverse detail overzichten.

Binnen de directie van Schiphol Group valt het Toerekeningssysteem onder de verantwoordelijkheid van de CFO, Drs E.A. de Groot. Zij wordt daarbij geassisteerd door de contactpersonen:

Drs H. Van der Geest RC           (Manager Control & Pricing, Business Area Aviation)  
Drs YC van den Broek RA       (Manager Pricing & Regulatory Affairs, Business Area Aviation)

In dit document wordt naast N.V. Luchthaven Schiphol de handelsnaam Schiphol Group gebruikt. Daarbij wordt Schiphol Group geacht het gehele bedrijf inclusief haar dochtermaatschappijen en deelnemingen te omvatten, tenzij expliciet of uit de context het tegendeel blijkt.

# INHOUDSOPGAVE

<b>VOORWOORD</b> .....	<b>1</b>
<b>INHOUDSOPGAVE</b> .....	<b>4</b>
<b>1. INLEIDING</b> .....	<b>6</b>
<b>2. WETTELIJK KADER</b> .....	<b>8</b>
2.1 ALGEMEEN .....	8
2.2 BEGINSELEN VAN MARKTCONFORMITEIT, PROPORTIONALITEIT EN INTEGRALITEIT .....	8
2.3 TOEREKENINGREGELS IN ARTIKEL 8 EN 9 BESLUIT EXPLOITATIE LUCHTHAVEN SCHIPHOL .....	9
<b>3. STRATEGIE EN BELEID</b> .....	<b>11</b>
<b>WET LUCHTVAART</b> .....	<b>11</b>
<b>4. ORGANISATIE EN FINANCIËLE VERANTWOORDINGSTRUCTUUR</b> .....	<b>13</b>
<b>5. TOEREKENINGSSYSTEEM</b> .....	<b>16</b>
5.1 TOEREKENINGSMETHODIEK .....	16
5.1.1 <i>Primaire vastlegging</i> .....	16
5.1.2 <i>Totstandkoming Business Area informatie</i> .....	16
5.1.3 <i>Stappen in de toerekening: doorbelasten en alloceren</i> .....	18
5.1.4 <i>Aansluiting organisatie – financiële verantwoordingstructuur</i> .....	20
5.1.5 <i>Beschrijving van faciliteiten en diensten t.b.v. luchtvaartactiviteiten</i> .....	22
5.2 TOTSTANDKOMING FINANCIËLE INFORMATIE .....	25
5.2.1 <i>Algemeen</i> .....	25
5.2.2 <i>Prijsvorming bij toerekening</i> .....	25
5.2.3 <i>Beginselen m.b.t. de vaststelling van vermogen en resultaat</i> .....	27
5.2.4 <i>Bepaling van de Regulatory Asset Base</i> .....	28
5.2.4.1 <i>Aansluiting verschillen tussen externe Jaarrekening en de Financiële Verantwoording ten behoeve van de Wet luchtvaart</i> .....	28
5.2.4.2 <i>Bedrijfseconomische principes</i> .....	29
5.2.4.3 <i>Financiële verantwoording</i> .....	31
5.2.4.4 <i>Verkoop van Materiële Vaste Activa</i> .....	31
5.2.4.5 <i>Registratie Materiële Vaste Activa</i> .....	32
5.2.5 <i>Proces om te komen tot een financiële verantwoording conform de Wet luchtvaart</i> ....	34
5.2.6 <i>Verrekening van exploitatieverschillen met gebruikers</i> .....	37
5.2.7 <i>Verskil in materialiteit</i> .....	38
5.3 UITWERKING TOEREKENING BELANGRIJKSTE GEDEELDE KOSTEN .....	38
5.3.1 <i>Toerekening activa en afschrijvingskosten Terminal complex: m<sup>2</sup> verdeling</i> .....	38
5.3.2 <i>Toerekening exploitatiekosten Terminalcomplex (exclusief afschrijvingen)</i> .....	43
5.3.3 <i>Toerekening security kosten</i> .....	45
5.3.4 <i>Toerekening landzijdige infrastructuur</i> .....	46
5.3.5 <i>Toerekening kosten centrale stafafdelingen</i> .....	47
5.3.6 <i>Toezietskosten ACM</i> .....	47
5.4 UITWERKING TOEREKENING OPBRENGSTEN .....	48
5.5 CONFORMITEIT WET LUCHTVAART .....	48

<b>6. FINANCIEEL ADMINISTRATIEVE ORGANISATIE.....</b>	<b>51</b>
6.1 ALGEMENE GRONDSLAGEN .....	51
6.2 SPECIFIEKE GRONDSLAGEN .....	52
6.2.1 Materiële vaste activa en afschrijvingen .....	52
6.2.2 Voorzieningen .....	54
6.3 ADMINISTRATIESYSTEMEN .....	55
6.4 PLANNING & CONTROL CYCLUS.....	55
6.4.1 Voorcalculatie: Strategisch Plan, Tactisch Plan en Jaarverwachting.....	55
6.4.1.1 Opbrengsten .....	56
6.4.1.2 Kosten.....	56
6.4.1.3 Asset base / Investerings .....	56
6.4.1.4 Kwaliteitsindicatoren.....	57
6.4.2 Nacalculatie: Realisatie.....	57
<b>7. BEHEERORGANISATIE .....</b>	<b>58</b>
7.1 VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE LIJNORGANISATIE .....	58
7.2 BORGING VAN DE WERKING VAN HET TOEREKENINGSSYSTEEM .....	58
7.2.1 Systeem audit.....	58
7.2.2 Procedures.....	58
7.2.3 Wijzigingen in organisatie en of activiteiten .....	60
7.3 TOEZICHT DOOR EXTERNE ACCOUNTANT .....	60
7.3.1 Toezicht op de geconsolideerde Jaarrekening .....	60
7.3.2 Toezicht op de Jaarrekening met betrekking tot luchtvaartactiviteiten.....	61
<b>8. VASTSTELLING VERMOGENSKOSTENVOET (WACC) .....</b>	<b>63</b>
8.1 METHODE VAN VASTSTELLING WACC PARAMETERS.....	63
8.1.1 Gefixeerde variabelen.....	63
8.1.2 Variabelen die jaarlijks worden vastgesteld .....	63
8.2 PROCEDURE VAN VASTSTELLING VAN DE WACC.....	65
<b>9. MOGELIJKHEID TOT TUSSENTIJDSE WIJZIGINGEN IN HET TOEREKENINGSSYSTEEM</b>	<b>67</b>
.....	
9.1 INLEIDING .....	67
9.2 ALGEMENE VOORWAARDEN .....	67
9.3 SPECIFIEKE VOORWAARDEN .....	68

## BIJLAGEN

1. Activa / Regulatory Asset Base overzichten
2. Kostenplaatsoverzichten
3. Doorbelastingen per kostenplaats
4. Allocaties per kostenplaats
5. Overzicht van deelnemingen
6. Plattegrond met landzijdige infrastructuur arealen
7. Forfitaire vaststelling van m2 correcties Terminal complex

# 1. Inleiding

Dit document beschrijft op welke wijze kosten (waaronder materiële vaste activa) en opbrengsten van geheel Schiphol Group worden toegerekend aan de verschillende bedrijfsactiviteiten. Deze toerekening geldt vanaf 1 januari 2016. Bij de beschrijving ligt de nadruk op de luchtvaartactiviteiten, zoals deze zijn gedefinieerd in artikel 2 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol. Artikel 8.25 g van de Wet luchtvaart vereist de vaststelling van een Toerekeningssysteem voor de kosten en opbrengsten van deze luchtvaartactiviteiten. Voor deze luchtvaartactiviteiten dient een gescheiden administratie te worden gevoerd binnen de boekhouding en dient een afzonderlijke financiële verantwoording te worden opgeleverd.

In de financiële verantwoording van Schiphol Group wordt onderscheid gemaakt naar een viertal Business Areas: Aviation, Consumers Products & Services, Real Estate en Alliances & Participations. In het kader van, de voor externe verslaggeving vereiste, verstrekking van segmentinformatie, rapporteert Schiphol Group ook in haar Jaarverslag en specifiek in de Jaarrekening over deze vier Business Areas. De luchtvaartactiviteiten, zoals gedefinieerd in artikel 2 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, zijn geheel opgenomen in één van de Business Areas: Aviation. Zodoende is in de financiële administratie en de rapportage al zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de voorschriften van de Wet luchtvaart.

De gepubliceerde informatie over de Business Area Aviation in het Jaarverslag (conform IFRS en de BW 2 titel 9) is niet exact gelijk aan de informatie over luchtvaartactiviteiten conform de Wet luchtvaart. Hoofdstuk 5 van dit document verklaart op welke wijze Aviation informatie ten behoeve van het Jaarverslag wordt aangepast tot de informatie over luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten ten behoeve van de Wet luchtvaart.

Schiphol Group past sinds 1998 het systeem toe waarbij de kosten, opbrengsten en activa worden toegerekend aan de verschillende Business Areas. De Business Area informatie heeft een driedelig doel, hetgeen de betrouwbaarheid ten goede komt:

Intern:

- Inzicht in de prestaties van de verschillende Business Areas

Extern:

- Segmentinformatie ten behoeve van de Jaarrekening
- Informatie benodigd voor de vaststelling van de tarieven voor luchtvaartactiviteiten en de verantwoording hierover

Een groot deel van de kosten en opbrengsten kan direct worden toegewezen aan een Business Area, zoals start- en landingsbanen (Aviation) of commercieel vastgoed (Real Estate). Echter, er zijn ook gedeelde kosten, bijvoorbeeld het terminalcomplex, waarvoor een Toerekeningssysteem nodig is om de financiële informatie per Business Area te verkrijgen.

De ontwikkeling van de toerekeningsystematiek heeft sinds 1998 niet stil gestaan. Op hoofdlijnen heeft het Toerekeningssysteem zijn oorspronkelijke vorm behouden, echter door de jaren heen zijn de gehanteerde methodiek en principes aanzienlijk verfijnd, gericht op verbetering van de toerekening. Voor de eerste opstelling van het Toerekeningssysteem op grond van de Wet luchtvaart, is het systeem in 2006/2007 volledig geëvalueerd. Het door de ACM goedgekeurde Toerekeningssysteem vanaf het jaar 2007 is tot stand gekomen op grond van de regels zoals vastgelegd in het wettelijk kader en de inzichten in een zo zuiver mogelijke bedrijfseconomische toerekening op grond van de toenmalige organisatie.

Ten opzichte van de voorgaande versies is in het Toerekeningssysteem vanaf 2016 een aantal wijzigingen aangebracht. Deze wijzigingen zijn grotendeels het gevolg van wijzigingen in de



organisatie van Schiphol Group. Op enkele punten is de toerekening van specifieke activiteiten aangepast. Verder zijn er, na overleg met de ACM, veel tekstuele verduidelijkingen opgenomen.

De directie van Schiphol Group is verantwoordelijk voor het bestuur en beheer van de onderneming. In het kader van de Wet luchtvaart heeft zij mede de opdracht om Mainport ontwikkelingen van Schiphol te waarborgen.

Het bestuur en beheer van de onderneming is gebaseerd op algemeen aanvaarde bedrijfseconomische principes. Dit betekent dat uitgaven met betrekking tot exploitatie en investeringen zijn gebaseerd op economische principes. Hiertoe kent Schiphol Group planning en control procedures zoals; Tactische Planning, budgettering, jaarverwachting [inschatting elk kwartaal van resultaat lopend jaar], maandrapportages etcetera. Verder hanteert Schiphol Group procedures om het nut en de noodzaak van investeringen te toetsen om zodoende een bedrijfseconomisch afgewogen investeringskeuze te maken.

Het Toerekeningssysteem is zo opgebouwd dat er een zuivere scheiding is van de toerekening van kosten, opbrengsten en materiële vaste activa aan de luchtvaartactiviteiten en overige activiteiten. Hoe dit plaats vindt wordt in dit document beschreven.

In hoofdstuk 2 wordt allereerst een uiteenzetting gegeven van het wettelijke kader voor de exploitatie van de luchthaven en van de toerekening van kosten en opbrengsten aan de luchtvaartactiviteiten. Vervolgens wordt in de hoofdstukken 3 en 4 op hoofdpunten een toelichting gegeven op de strategie, de organisatie en de financiële verantwoordingstructuur van Schiphol Group. Het Toerekeningssysteem wordt beschreven in hoofdstuk 5. Daarbij wordt ingegaan op de gehanteerde methodiek en principes én de toerekening van de belangrijkste gedeelde kosten. In hoofdstuk 6 en 7 wordt de verwerking in de administratieve systemen en de beheerorganisatie van het Toerekeningssysteem beschreven. In hoofdstuk 8 wordt uitleg gegeven over de vaststelling van de vermogenskosten.

Gedurende de periode waarvoor de ACM goedkeuring heeft verleend aan het Toerekeningssysteem kunnen wijzigingen optreden in de organisatie van Schiphol Group. Hoofdstuk 9 bevat een beschrijving van de voorwaarden waaronder het mogelijk is om tussentijdse wijzigingen aan te brengen in het Toerekeningssysteem, zonder dat de procedure van artikel 8.25g van de Wet luchtvaart moet worden doorlopen.

De details van het Toerekeningssysteem zijn opgenomen in de verschillende bijlagen.

## 2. Wettelijk kader

### 2.1 Algemeen

N.V. Luchthaven Schiphol (N.V.L.S.) is op grond van art. 8.1 van de Wet luchtvaart aangewezen als exploitant van de luchthaven. De exploitatie van de luchthaven is exclusief voorbehouden aan de vergunninghouder, zijnde N.V.L.S. (art 8.25 lid 1). N.V.L.S. is als exploitant van de luchthaven verplicht tot exploitatie van de luchthaven en dient daartoe de voorzieningen te treffen, die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven (art 8.25a).

In de Wet luchtvaart en in het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol zijn specifieke regels gesteld met betrekking tot onder meer de tariefstelling, de administratie en de rapportage voor een deel van de activiteiten van de luchthaven ('luchtvaartactiviteiten'). Van deze luchtvaartactiviteiten is een limitatieve opsomming gegeven in artikel 2 van het Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol:

- Het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van taxi-, start- en landingsbanen en platforms,
- Het parkeren van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van parkeerfaciliteiten op de luchthaven,
- De afhandeling van passagiers van luchtvaartuigen en hun bagage, alsmede van vracht in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen waaronder in elk geval:
  - 1° het gebruik van de passagiersterminal, en
  - 2° het gebruik van de voorrijwegen,
- De uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, alsmede van vracht waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole,
- Activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten:
  - De verlening van een concessie voor brandstoflevering voor luchtvaartuigen,
  - De verlening van een concessie voor catering van luchtvaartuigen,
  - Utiliteitsdiensten,
  - Werkzaamheden door of vanwege de exploitant van de luchthaven die ten laste zijn gebracht van luchtvaartactiviteiten en die in rekening zijn gebracht aan derden.

Ten behoeve van de tariefstelling, de administratie en de rapportage van de luchtvaartactiviteiten dienen de kosten en opbrengsten van deze activiteiten apart inzichtelijk te worden gemaakt. Op grond van artikel 8.25 g Wet luchtvaart is het verplicht om hiervoor een Toerekeningssysteem vast te stellen. Voor dit Toerekeningssysteem zijn nadere regels en beginselen vastgelegd, welke in de volgende paragrafen worden beschreven. Het Toerekeningssysteem dient ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de ACM. Vervolgens dient het Toerekeningssysteem te worden gehanteerd als basis voor het vaststellen van de jaarlijkse tarieven voor de luchtvaartactiviteiten, voor het voeren van een gescheiden administratie binnen de boekhouding en het opstellen van een afzonderlijke financiële verantwoording.

### 2.2 *Beginnelsen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit*

In artikel 8.25g lid 1 Wet luchtvaart is vastgelegd dat het Toerekeningssysteem dient te voldoen aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit. In onderlinge samenhang vragen de drie beginselen om een consistent systeem van toerekening en verantwoording van alle kosten en opbrengsten van de luchtvaartactiviteiten.

In paragraaf 1.2 van de Nota van Toelichting op de Wet luchtvaart, wordt een beschrijving gegeven van de drie beginselen, in het licht van de Wet luchtvaart. Voor een belangrijk deel is de eis van marktconformiteit in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol nader uitgewerkt doordat

wordt bepaald dat voor de materiële vaste activa die voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt de maatstaf van historische kostprijs geldt (artikel 8, lid 6). Uit de eis van marktconformiteit vloeit ook voort dat (netto) opbrengsten uit activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten, als opbrengsten gelden (artikel 8, lid 11).

De proportionaliteitseis houdt in dat de kosten van gemeenschappelijke productiemiddelen worden toegerekend naar de mate waarin zij daadwerkelijk voor luchtvaartactiviteiten worden gemaakt.

De eis van integraliteit houdt in dat alle kosten van productiemiddelen (waaronder materiële vaste activa), die voor luchtvaartactiviteiten worden gemaakt, daar ook daadwerkelijk aan worden toegerekend.

### **2.3 Toerekeningregels in artikel 8 en 9 Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol**

In artikel 8 van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol is vastgelegd wat de praktische uitwerking is met betrekking tot het Toerekeningssysteem van de luchthaven van de hiervoor beschreven beginselen. De belangrijkste bepalingen, van artikel 8.25 welke nader worden uitgewerkt in dit document, luiden als volgt:

1. De kosten van de luchtvaartactiviteiten worden als volgt toegerekend:
  - a. alle kosten van de luchtvaartactiviteiten, met uitzondering van de kosten van rentedragende schulden, worden aan die activiteiten toegerekend,
  - b. de kosten van productiemiddelen die alleen worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten, worden geheel aan die activiteiten toegerekend,
  - c. de kosten van productiemiddelen die in het geheel niet worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten, worden niet aan die activiteiten toegerekend,
  - d. de kosten van productiemiddelen die gedeeltelijk voor de luchtvaartactiviteiten en gedeeltelijk voor andere activiteiten worden aangewend, worden toegerekend in overeenstemming met het daadwerkelijk gebruik van die productiemiddelen voor de luchtvaartactiviteiten.
2. Het Toerekeningssysteem geeft de principes aan op grond waarvan wordt vastgesteld in welke mate productiemiddelen worden aangewend voor de luchtvaartactiviteiten.
3. De materiële vaste activa die in gebruik zijn voor de luchtvaartactiviteiten, worden onderverdeeld in activa die uitsluitend voor die activiteiten worden aangewend, en activa die deels voor die activiteiten worden aangewend en in overeenstemming daarmee toegedeeld. Materiële vaste activa worden pas aangewend voor luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikneming voor dat doel.
4. Goodwill wordt niet begrepen onder materiële vaste activa als bedoeld in het derde lid.
5. De materiële vaste activa die deels voor de luchtvaartactiviteiten in gebruik zijn, worden toegedeeld aan de hand van de op die activiteiten afgestemde en in het Toerekeningssysteem opgenomen verdeelsleutels.
6. Van de op grond van het derde lid aan de luchtvaartactiviteiten toegedeelde materiële vaste activa wordt de waarde bepaald op basis van historische kostprijs en met toepassing van de door de exploitant aangegeven afschrijvingsmethode volgens aanvaardbare bedrijfseconomische principes.
7. In afwijking van het zesde lid, wordt van de op grond van het derde lid aan de luchtvaartactiviteiten toegedeelde materiële vaste activa met een waarde van meer dan € 100.000.000,- waarvan de vervaardigingsperiode meer dan een jaar duurt, en waarbij ten tijde van het investeringsbesluit wordt verwacht dat zich na ingebruikneming initiële overcapaciteit zal voordoen, de waarde bepaald op basis van historische kostprijs, waarbij over de gebruikelijke economische levensduur wordt afgeschreven op basis van de unuïteitenmethode. ....  
.....
9. De waarde van de materiële vaste activa van de luchtvaartactiviteiten, bedoeld in het derde lid, wordt aangeduid als Regulatory Asset Base.
10. Voor de toerekening van kosten aan de luchtvaartactiviteiten worden de verdeelsleutels, bedoeld in het vijfde lid, en de verdeelsleutels van andere productiemiddelen gehanteerd, waarbij geldt:

a. dat de kosten rechtstreeks of indien dit niet mogelijk is zoveel mogelijk rechtstreeks worden toegerekend met verdeelsleutels die zijn gebaseerd op de desbetreffende activiteiten, met inachtneming van de beginselen van proportionaliteit en marktconformiteit, en

b. dat de kosten die op grond van onderdeel a niet kunnen worden toegerekend aan een bepaalde activiteit, proportioneel worden toegerekend op grond van het aandeel van de kosten van de luchtvaartactiviteiten in de totale kosten.

11. Als opbrengsten van luchtvaartactiviteiten worden toegerekend de opbrengsten uit luchtvaartactiviteiten en de opbrengsten uit de in artikel 8.25d, zesde lid, van de wet bedoelde activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten.

In Artikel 9 van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol is verder vastgelegd dat voor de uitvoering van beveiliging van passagiers en hun bagage, artikel 8 van overeenkomstige toepassing is.

De in artikel 8 neergelegde toerekeningregels zijn aldus zo opgezet dat de kosten en opbrengsten van de bedrijfsvoering van Schiphol Group steeds zoveel mogelijk op basis van daadwerkelijk gebruik worden toegerekend:

- Lid 1, sub b en c voorziet in een rechtstreekse toewijzing en lid 1 sub d voorziet in een specifieke toerekening op basis van analyse van het daadwerkelijk gebruik van de gemeenschappelijke productiemiddelen.
- Alleen ten aanzien van die gemeenschappelijke kosten, waarvan rechtstreekse toewijzing, dan wel specifieke toerekening op basis van analyse van het daadwerkelijk gebruik van de gemeenschappelijke productiemiddelen, niet mogelijk is, voorziet het bepaalde onder lid 10 sub b in een toerekening via een verdeelsleutel op basis van de toepassing van de voorgaande toerekeningregels. De toerekening van deze kosten geschiedt dan op basis van de verdeling van de kosten die reeds zijn toegerekend op basis van daadwerkelijk gebruik.

## 3. Strategie en beleid

### Wet luchtvaart

Om de preferred airport in Europa te blijven, wil Schiphol Group de luchthaven verder ontwikkelen als hoogwaardige, innovatieve en duurzame hub. Een sterke concurrentiepositie van de Mainport Schiphol staat hierbij voorop. Schiphol is niet enkel een luchthaven met een wereldwijd netwerk maar ook een multimodaal knooppunt en belangrijke motor voor de Nederlandse economie. We zoeken samenwerking op nationaal en internationaal niveau.

#### Mainport Schiphol: toonaangevend

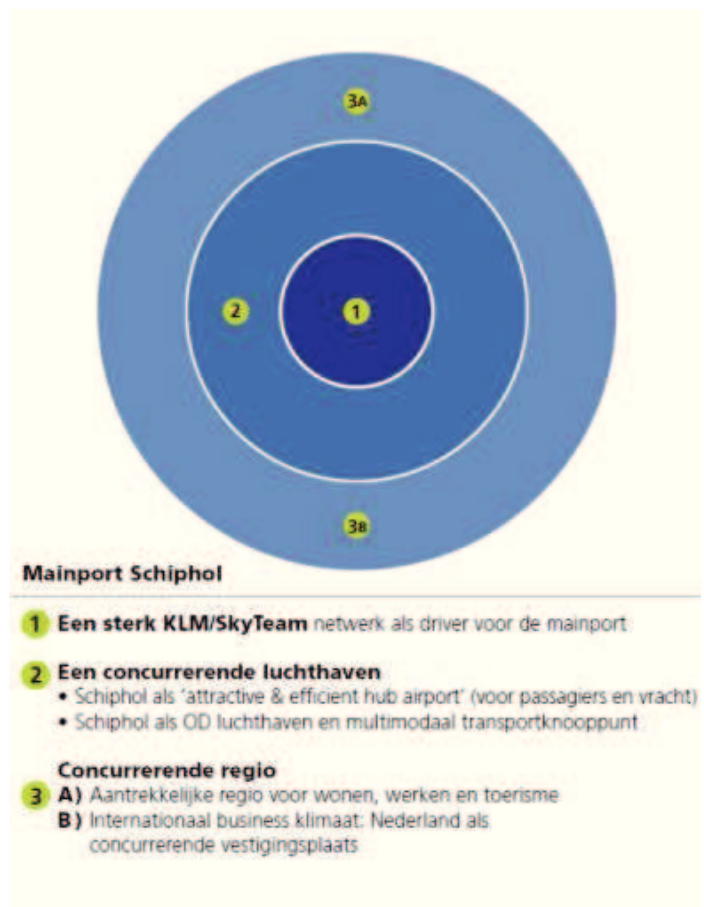
We streven ernaar dat Schiphol Europe's Preferred Airport blijft: de luchthaven die reizigers verkiezen boven andere luchthavens voor overstap of vertrek. Essentieel daarvoor is de handhaving en uitbreiding van het kwalitatief hoogwaardige netwerk van verbindingen. Dankzij dit netwerk behoort Schiphol tot de vier belangrijkste knooppunten van Europa.

We ontwikkelen Schiphol verder als mainport, als internationaal en multimodaal knooppunt van stromen mensen, goederen, informatie, kennis en cultuur. Schiphol wil toonaangevend zijn in efficiëntie, innovatie en duurzaamheid. Dit kunnen wij alleen realiseren in een goede relatie met onze stakeholders en een nauwe samenwerking met bestuurders en omwonenden in de regio rond de luchthaven.

Ons onderscheidend vermogen realiseren we onder meer met een scala aan commerciële activiteiten. Schiphol is een AirportCity, een stad op zichzelf. In de terminal bieden we de reizigers een breed, steeds vernieuwend aanbod aan winkels en horeca en andere diensten die het verblijf veraangenamen. Ook voor bedrijven creëren we op het luchthaventerrein een aanbod dat past bij een metropoolregio, met multifunctionele panden en flexibele huurcontracten. Schiphol manifesteert zich met deze faciliteiten als een toplocatie.

#### Strategische thema's

Schiphol Group heeft strategische langetermijnthema's als leidraad. Ons business model en de strategie zijn toekomstbestendig omdat onze sterktes en zwaktes en de risico's en kansen hierin verwerkt zijn.





### **Top Connectivity**

Schiphol Group werkt continu aan de verbetering en uitbreiding van haar infrastructuur. Amsterdam Airport Schiphol moet ook in de toekomst het grote netwerk van frequenties en bestemmingen kunnen faciliteren. Het hoogwaardige hubnetwerk, dat met name door homecarrier KLM en SkyTeam-partners wordt aangeboden, maakt van Schiphol een transferhub en is de basis voor de mainport. Met een uitgebreid netwerk kan ook een zekere mate van keuzevrijheid voor reizigers en vrachtvervoerders worden gerealiseerd. Schiphol streeft samen met overheden en openbaarvervoerbedrijven naar verbetering van de bereikbaarheid van de mainport over de weg en per spoor.

### **Excellent Visit Value**

Schiphol Group wil reizigers, luchtvaartmaatschappijen en andere gebruikers van de luchthaven Schiphol een aantrekkelijke, kwalitatief hoogwaardige omgeving bieden tegen een concurrerende prijs. Daarmee kan Schiphol Europe's Preferred Airport blijven en haar concurrentiepositie veiligstellen en verder uitbouwen. We streven naar een voortdurende verbetering van de efficiëntie in onze operatie en de producten en diensten op onze luchthavens, waarbij de wensen van de reiziger centraal staan. Hierbij maken wij een bewuste afweging tussen kosten en kwaliteit.

### **Competitive Marketplace**

De locatie Schiphol is een aantrekkelijke locatie voor werk en vestiging. De AirportCity formule biedt faciliteiten voor winkelen, ontmoeting en ontspanning. Om als vestigingsplaats te kunnen concurreren met andere nationale en internationale locaties, is een aantrekkelijke marktplaats belangrijk. Essentiële elementen daarbij zijn onze retailvisie en vastgoedstrategie. Daarbij willen we Schiphol ook versterken als een distributieknooppunt voor vracht.

### **Sustainable Performance**

De luchthaven Schiphol creëert duurzame waarde voor haar klanten en stakeholders. Een financieel gezonde, robuuste en efficiënte bedrijfsvoering is noodzakelijk voor een toekomstbestendig bedrijf. Schiphol maakt een bewuste afweging tussen people, planet en profit. Hierbij voeren wij een continue dialoog met onze stakeholders waaronder onze directe omgeving. Schiphol neemt haar verantwoordelijkheid voor vijf maatschappelijke thema's in het bijzonder: duurzame werkgelegenheid, bereikbaarheid en luchtkwaliteit, klimaatvriendelijke luchtvaart, grondstofschaarste, en geluid en omgeving.

## 4. Organisatie en financiële verantwoordingsstructuur

Zoals vermeld in de inleiding, rapporteert Schiphol Group in een Business Area (BA) structuur. Een Business Area is een clustering van een aantal Product Markt Combinaties (PMC's) met aan elkaar gerelateerde activiteiten. De Business Areas zijn:

- Aviation
- Consumers Products & Services
- Real Estate
- Alliances & Participations

Naast de verschillende BA's zijn er diverse staf- en supportafdelingen die activiteiten uitvoeren ten behoeve van genoemde BA's, maar vanwege efficiency redenen in afzonderlijke centrale units zijn ondergebracht. Het Toerekeningssysteem, zoals beschreven in dit document, heeft betrekking op de toerekening van kosten en opbrengsten voor geheel Schiphol Group, dat wil zeggen de geconsolideerde cijfers. In de toerekening worden dus ook de verschillende dochters en deelnemingen van Schiphol Group meegenomen.

De door Schiphol Group uitgevoerde activiteiten zijn geclusterd naar PMC's op basis van externe levering van een specifiek product, aan een specifieke klantengroep, omvang (omzet, rendement, activa), risicoprofiel en regelgeving. De financiële informatie per PMC geeft inzicht in de waardecreatie van de specifieke activiteiten. Dit inzicht wordt binnen Schiphol Group gebruikt voor interne sturing.

De primaire vastlegging in de financiële administratie van Schiphol Group vindt plaats per kostenplaats. Deze kostenplaatsen zijn geclusterd in Operating Units (OU) in Oracle.

Hieronder volgt een beschrijving van de verschillende Business Areas en de daarin geclusterde PMC's.

### **BA Aviation**

De BA Aviation omvat het luchtvaartproces op de luchthaven Schiphol inclusief planning, regie, capaciteitsmanagement en informatievoorziening. De BA Aviation bestaat uit twee PMC's: Aviation en Security. Beide PMC's zijn gereguleerd vanuit de Wet luchtvaart. De belangrijkste stakeholders zijn de luchtvaartmaatschappijen en de overheid (het Ministerie van Infrastructuur en Milieu als toezichthouder op de naleving van de verplichtingen voortvloeiend uit de exploitatievergunning; het Ministerie van Justitie als toezichthouder op de beveiligingsactiviteiten; de ACM als toezichthouder inzake de toerekening en de tariefstelling). De BA Aviation administratie komt exact overeen met de definitie van luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten in de Wet luchtvaart.

**De PMC Aviation** omvat alle luchtvaartactiviteiten en activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtvaartactiviteiten. Deze activiteiten zijn gedefinieerd in Art.2, Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

De luchtvaartactiviteiten zijn:

- Het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van taxi-, start- en landingsbanen en platforms;
- Het parkeren van luchtvaartuigen, waaronder in elk geval het gebruik door luchtvaartuigen van parkeerfaciliteiten op de luchthaven;
- De afhandeling van passagiers van luchtvaartuigen en hun bagage, alsmede van vracht in verband met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen waaronder in elk geval:
  - 1° het gebruik van de passagiersterminal, en
  - 2° het gebruik van de voorrijwegen,

De activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten zijn:

- o De verlening van een concessie voor brandstoflevering voor luchtvaartuigen;
- o De verlening van een concessie voor catering van luchtvaartuigen;
- o Utiliteitsdiensten
- o Werkzaamheden door of vanwege de exploitant van de luchthaven die ten laste zijn gebracht van luchtvaartactiviteiten en die in rekening zijn gebracht aan derden.

In artikel 2, Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, is in de opsomming van luchtvaartactiviteiten ook de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole, genoemd. Voor deze activiteit dient, op grond van artikel 8.25 g lid 2 Wet luchtvaart Besluit juncto artikel 9 Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, een specifieke toerekening plaats te vinden. Deze activiteit is daarom ondergebracht in een aparte PMC Security.

De **PMC Security** omvat alle activiteiten met betrekking tot beveiliging. Dit betreft:

- o De uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage, alsmede van vracht waaronder mede begrepen de faciliteiten voor grenscontrole.

### **BA Consumers Products & Services**

De BA Consumers Products & Services omvat commerciële activiteiten, zoals winkels, horeca, parkeren en reclame. De BA Consumers Products & Services bestaat uit de PMC's: Concessies, Parking & Mobility Services, Advertisement & Information, Premium Services en Retail Operations. De belangrijkste stakeholders zijn consumenten, concessionarissen en adverteerders.

De **PMC Concessies** omvat de verlening van concessies aan exploitanten voor het uitbaten van retail, horeca en overige commerciële gelegenheden, inclusief het ontwikkelen en daartoe ter beschikking stellen van verkoopruimte en overige faciliteiten.

De **PMC Parking & Mobility Services** omvat het bieden van parkeerfaciliteiten aan passagiers, meeters/greeters, medewerkers, bezoekers van op de luchthaven gevestigde bedrijven en recreanten. Zakelijk gebouwgebonden parkeren behoort niet tot deze PMC maar tot de PMC Real Estate. Daarnaast maakt de verlening van concessies aan autoverhuur bedrijven onderdeel uit van de PMC.

De **PMC Advertisement & Information** omvat het ontwikkelen en aanbieden van een hoogwaardig en innovatief aanbod van reclamemogelijkheden voor adverteerders.

De **PMC Premium Services** omvat de exploitatie van een serviceprogramma van Schiphol Group voor frequente reizigers. Het programma bestaat onder meer uit snelle grenspassage, preferentiële parkeerfaciliteiten, business class inchecken en het faciliteren van een Clublounge. Daarnaast maakt de exploitatie van het VIP centre onderdeel uit van deze PMC.

De **PMC Retail Operations** omvat het exploiteren van groot- en detailhandel van consumentenproducten op nationale en internationale luchthavens.

In het externe jaarverslag en halfjaarbericht van Schiphol Group worden de PMC's Advertisement & Information, Premium Services en Retail Operations samengevoegd tot een reporting segment: "overige".

### **BA Real Estate**

De business area Real Estate ontwikkelt, beheert, exploiteert en belegt in operationeel en commercieel vastgoed op en rondom luchthavens in binnen- en buitenland. Het merendeel hiervan bevindt zich op en rond Amsterdam Airport Schiphol. De business area Real Estate bestaat uit de PMC's Real Estate en Rental Terminal. De belangrijkste stakeholders zijn de op de luchthaven gevestigde ondernemingen.

De **PMC Real Estate** levert producten en diensten op het gebied van vastgoedontwikkeling, -beheer, -(hotel)exploitatie en belegging op de luchthaven Schiphol en andere luchthavens. Tot deze PMC behoren ook Rotterdam Airport Vastgoed, Flight Forum Eindhoven en Malpensa, evenals het eerdergenoemde zakelijk gebouwgebonden parkeren.

De **PMC Rental Terminal** verhuurt ruimte en faciliteiten ten behoeve van door derden uitgevoerde bedrijfsmatige activiteiten in het terminalgebouw of direct daaraan aanpalende gebouwen. De verhuur van ruimtes aan concessionarissen (van commerciële gelegenheden) valt onder de PMC Concessies. Reden hiervoor is de samenhang tussen de (vaste) huurinkomsten en de (variabele) concessie inkomsten.

In het externe jaarverslag en halfjaarbericht van Schiphol Group worden de PMC's Real Estate en Rental Terminal samengevoegd tot een reporting segment: "Real Estate".

### **BA Alliances & Participations**

De BA Alliances & Participations heeft meerdere doelstellingen waaronder het versterken van de positie van de binnenlandse regionale luchthavens die deel uitmaken van Schiphol Group, het versterken van onze strategische positie door samenwerking met en participaties in andere belangrijke luchthavens, het beheer van bestaande participaties in buitenlandse luchthavens en het verder ontwikkelen van internationale expertise en management development. De BA Alliances & Participations bestaat uit de PMC's Buitenlandse deelnemingen, Regionale Luchthavens, Utilities en Overige deelnemingen.

Tot de **PMC Buitenlandse Deelnemingen** behoren de internationale deelnemingen en activiteiten.

Tot de **PMC Regionale Luchthavens** behoren de nationale deelnemingen, waaronder Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport en Lelystad Airport.

De **PMC Utilities** omvat het transport van elektra, gas en water op de luchthaven; het beheer en de nieuwbouw van kabels, leidingen en de inkoop van elektra, gas en water voor Schiphol Group en derden.

Tot de **PMC Overige Deelnemingen** behoren de overige deelnemingen welke niet onder de regionale luchthavens of buitenlandse deelnemingen vallen. De belangrijkste deelneming in deze PMC betreft Schiphol Telematics BV.

Naast bovenstaand beschreven PMC's komen ook de PMC Service Units en de PMC Concern voor. Dit zijn geen PMC's waarin feitelijk de 'business' is ondergebracht maar deze dienen alleen administratieve doeleinden.

## **5. Toerekeningsstelsel**

### **5.1 Toerekeningmethodiek**

De organisatie en de financiële verantwoordingsstructuur zijn zodanig ingericht, dat het grootste mogelijke deel van de opbrengsten, kosten en activa rechtstreeks kan worden geboekt op de betreffende PMC's. Alleen daar waar er sprake is van gedeelde opbrengsten, kosten of activa worden deze door middel van een extra toerekeningslag bij de betreffende PMC 'in rekening gebracht'. In deze paragraaf wordt de methodiek beschreven die voor deze toerekening wordt gehanteerd. In paragraaf 5.2 wordt de totstandkoming van de financiële informatie beschreven.

#### **5.1.1 Primaire vastlegging**

Schiphol Group heeft een uniforme set van grondslagen voor waardering en resultaatbepaling, voorschriften voor presentatie, classificatie en te verschaffen toelichting. De richtlijnen zijn opgenomen in het Accounting Manual. Schiphol Group heeft een vastgesteld rekeningschema waarbij de kosten- en opbrengstsoorten zijn gedefinieerd zodanig dat in de hele groep eenduidig wordt geadmistreerd. Deze richtlijnen zijn opgenomen in de concern AO en worden gecommuniceerd op intranet. Het gebruik van kostenplaatsen is gedefinieerd door de organisatiestructuur en de gedelegeerde verantwoordelijkheden vanuit het MT Aviation. In het jaarbudget zijn de belangrijkste concrete activiteiten opgenomen die worden verantwoord op de kostenplaatsen.

Bij de start van de investeringen wordt een project aangemaakt in het financieel - administratief systeem. Het project krijgt een uniek nummer en in het systeem wordt een taakstructuur aangemaakt. De taakstructuur draagt zorg voor een verdeling van de projectuitgaven in het te activeren deel en het exploitatiedeel. Welke uitgaven wel of niet mogen worden geactiveerd vindt plaats op basis van vastgestelde en door de directie goedgekeurde concern AO richtlijnen en volgt de IFRS richtlijnen van externe verslaggeving. Deze zijn eveneens opgenomen in de Accounting Manual van Schiphol Group.

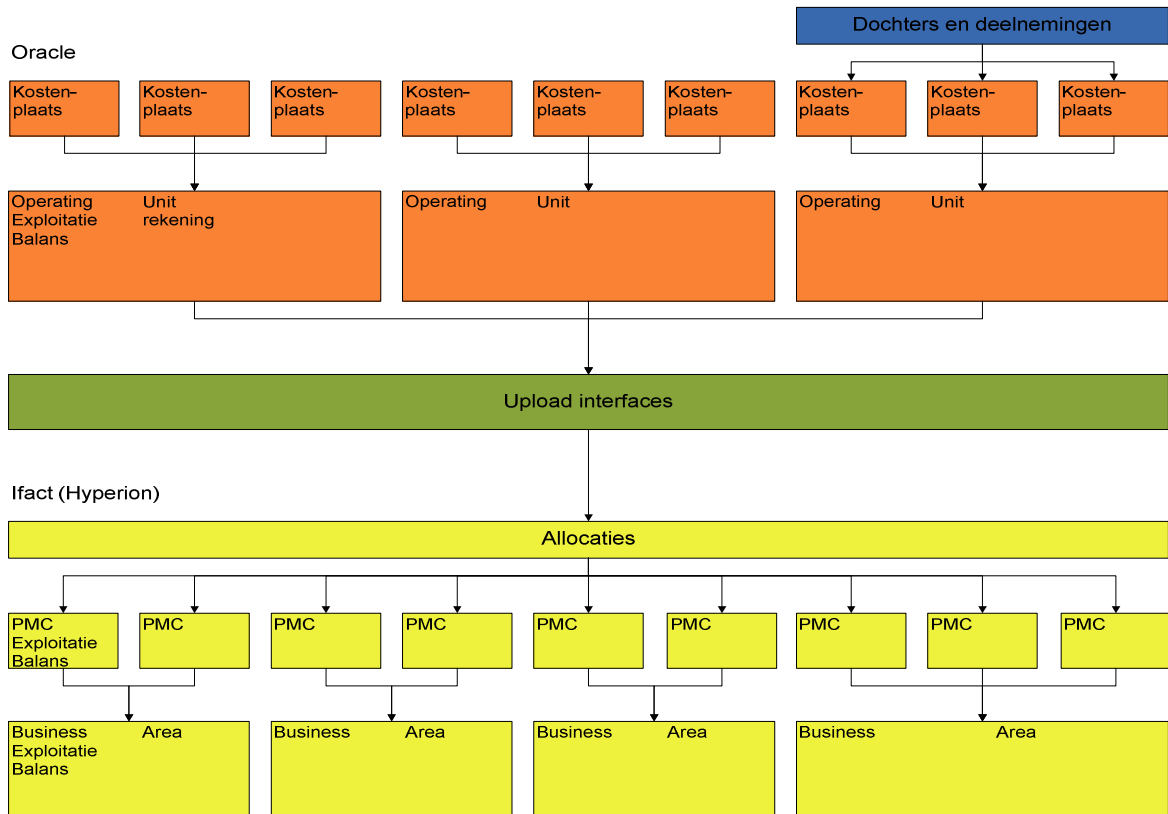
#### **5.1.2 Totstandkoming Business Area informatie**

De primaire vastlegging in de financiële administratie van Schiphol Group vindt plaats per kostenplaats. Deze kostenplaatsen zijn geclusterd in Operating Units (OU) in Oracle. Om vervolgens informatie per PMC en per Business Area te krijgen, wordt in de financiële administratie een toerekeningmethodiek toegepast die hieronder in detail wordt beschreven.

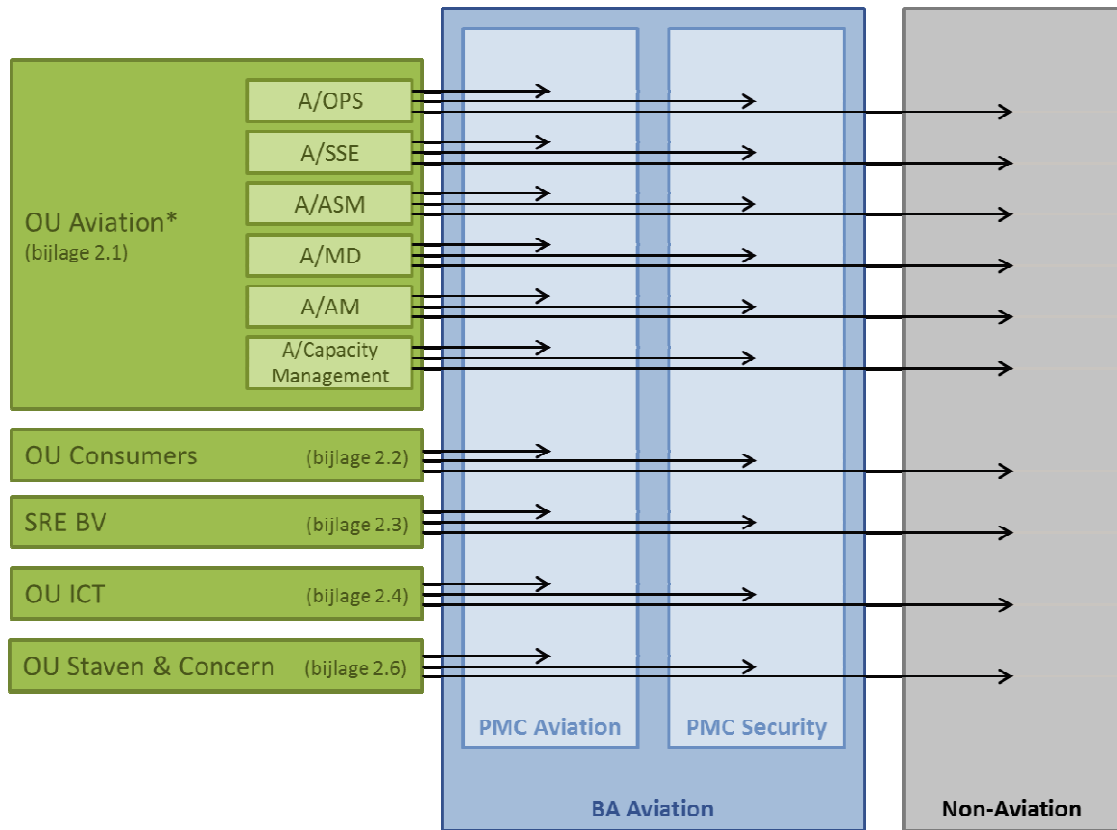


Onderstaand is ter verduidelijking een schematisch overzicht gegeven van de structuur van de financiële administratie van Schiphol Group:

**Van Kostenplaats naar Business Area – Systeem model Schiphol Group**



## Schematische weergave van OU naar PMC



Het Toerekeningssysteem is zo ingericht dat primaire vastlegging eenduidig is en dat de kosten en opbrengsten integraal worden vastgelegd. Primair vindt vastlegging plaats binnen Oracle op kostenplaats / kostensoort niveau. Kostenplaatsen worden hierin geclusterd naar Operating Units. Doorbelastingen vinden plaats in Oracle, het systeem is zo ingericht dat er niet meer of minder kan worden doorbelast dan het saldo van kosten en opbrengsten. Met andere woorden als gevolg van de doorbelasting vindt een verschuiving plaats van kosten en opbrengsten tussen de kostenplaatsen. Dit leidt echter niet tot een ander saldo van het geheel van kostenplaatsen. Doorbelasting relaties tussen kostenplaatsen zijn zodanig gedefinieerd dat er geen cirkelrekeningen kunnen ontstaan en opbrengsten / kosten niet worden gecumuleerd.

De saldi op kostenplaats / kostensoort niveau worden overgebracht (upload) naar het Ifact (Hyperion) systeem. Binnen dit systeem vinden de allocaties plaats van de verschillende kostenplaats / operating units naar de PMC's..

### 5.1.3 Stappen in de toerekening: doorbelasten en alloceren

De informatie per BA komt tot stand door middel van de volgende sequentiële bewerkingen:

1. primaire registratie op de kostenplaats in de financiële administratie per OU,
2. doorbelastingen tussen bedrijfseenheden/afdelingen,
3. allocaties van bedrijfseenheden/afdelingen naar PMC's,
4. clusteren van de gerelateerde PMC's tot BA's

De keuze voor bovengenoemd systeem is gemaakt omdat deze indeling informatie oplevert voor interne beheersing en sturing: informatie per kostenplaats / OU en per Product Markt Combinatie / Business Area, maar ook informatie voor externe rapportages per Business Area ten behoeve van het Jaarverslag en de sector specifieke regulering uit de Wet luchtvaart.

Zoals boven beschreven worden twee stappen genomen, om de gegevens zoals vastgelegd in de primaire registratie, om te zetten naar de informatie per PMC. Deze twee stappen, doorbelasten en alloceren, zijn beide een vorm van toerekening, waarvoor de toerekeningprincipes, zoals beschreven in de volgende paragraaf, worden gehanteerd.

Een **doorbelasting** wordt gedefinieerd als een intracomptabele verrekening tussen verschillende kostenplaatsen van interne leveranties van goederen of diensten, op basis van een afspraak/overeenkomst tussen verschillende afdelingen. **Alloceren** betreft het toewijzen van activa, kosten en opbrengsten van kostenplaatsen naar PMC's. Alle kosten en opbrengsten, dus ook de interne doorbelastingen worden middels allocatie toegerekend aan een PMC.

Doorbelastingen worden in vier situaties toegepast. In de eerste drie situaties is sprake van een noodzaak tot doorbelasting. In de vierde situatie is sprake van een keuze.

1. Indien er externe wettelijke of verslaggevingstechnische eisen zijn. Dit doet zich bijvoorbeeld voor als voor een BV een eigen jaarrekening moet worden gedeponereerd.
2. Indien sprake is van de noodzaak tot interne doorbelasting om de opbrengsten van een PMC primair te registreren. Niet doorbelasten van de opbrengsten zou in dit geval leiden tot een onvolledige vastlegging van de opbrengsten van de PMC. De belangrijkste voorbeelden zijn de verhuringen van SRE en de leveringen van Utility Services aan interne klanten.
3. Indien kosten geactiveerd moeten worden bij de ontvanger. Dit geldt voor uren van projectmedewerkers van PLUS (Project organisatie Luchthaven Schiphol), die doorbelast worden aan opdrachtgevers Aviation en Consumers Products & Services.
4. Indien, uit oogpunt van bedrijfseconomisch voordeel of proces kennis, binnen een bepaalde afdeling een activiteit wordt uitgevoerd voor andere afdelingen, die valt onder een andere PMC. Indien dit leidt tot vereenvoudiging van de allocatie, worden de kosten voor deze activiteiten doorbelast aan de afnemende afdeling.  
Een doorbelasting vergt een extra administratieve handeling. Doorbelastingen worden daarom uit efficiencyoverwegingen zoveel mogelijk beperkt. Tegenover deze efficiencyoverweging staat echter het streven om de allocaties zo eenduidig mogelijk te krijgen door zoveel mogelijk kosten en opbrengsten rechtstreeks naar een PMC te kunnen alloceren. De kosten voor activiteiten die door de ene afdeling worden uitgevoerd voor een andere worden doorbelast, zodat de 'overblijvende kosten' met één allocatiesleutel kunnen worden toegerekend (meestal 100 % aan één PMC). Deze doorbelasting zorgt aldus voor eenduidigheid en herkenbaarheid van de allocatiesleutels per afdeling.  
Het belangrijkste voorbeeld wordt gevormd door de exploitatiekosten van het terminalcomplex. Het beheer van de terminal wordt gevoerd door een afdeling binnen de OU Aviation. De bij deze afdeling primair geregistreerde exploitatiekosten (exclusief afschrijvingen) worden doorbelast aan de gebruikers van het terminal complex buiten de OU Aviation (OU Consumers Products & Services, OU Real Estate en kostenplaats van Security) voor het aan hen toerekenbare deel.

Door de indeling van de bedrijfseenheden en de hiervoor beschreven methodiek van doorbelasten, is bij de volgende stap in de toerekening, de allocatie, voor een groot deel sprake van toerekening naar één PMC. Indien sprake is van een gedeelde activiteit cq. productiemiddel, waarbij een doorbelasting niet tot vereenvoudiging kan leiden, wordt een verdeelsleutel gehanteerd, die is gebaseerd op de verdeling van het daadwerkelijk gebruik van de betreffende PMC's.

De opbrengsten / kosten / activa van centrale stafafdelingen en de service unit ICT worden in principe aan de PMC's gealloceerd. Gezien het gedeelde karakter van de activiteiten van deze stafafdelingen en aangezien deze bedrijfseenheden niet met één specifieke PMC zijn verbonden, zou een doorbelasting geen vereenvoudiging opleveren van de toerekening. Een doorbelasting vanuit deze bedrijfseenheden vindt alleen plaats indien sprake is van specifieke dienstverlening op verzoek van de afdelingen of bijvoorbeeld voor specifieke kosten voor verzekeringen.

In dit document (inclusief bijlagen) is beschreven welke doorbelastingen en allocaties betrekking hebben op luchtvaartactiviteiten (direct of indirect). In bijlage 2.1 is aangegeven welke toerekeningrelaties bestaan tussen luchtvaart en niet-luchtvaartactiviteiten en tussen luchtvaartactiviteiten onderling.

#### 5.1.4 Aansluiting organisatie – financiële verantwoordingsstructuur

Zoals eerder beschreven sluit de primaire registratie in kostenplaatsen / OU's niet voor 100 % aan met de financiële verantwoordingsstructuur in PMC's en Business Areas. De reden hiervoor is tweeledig:

- het bestaan van activa die ten behoeve van meerdere PMC's worden aangewend;
- activiteiten die voor meerdere PMC's worden uitgevoerd door één afdeling vanuit efficiency redenen.

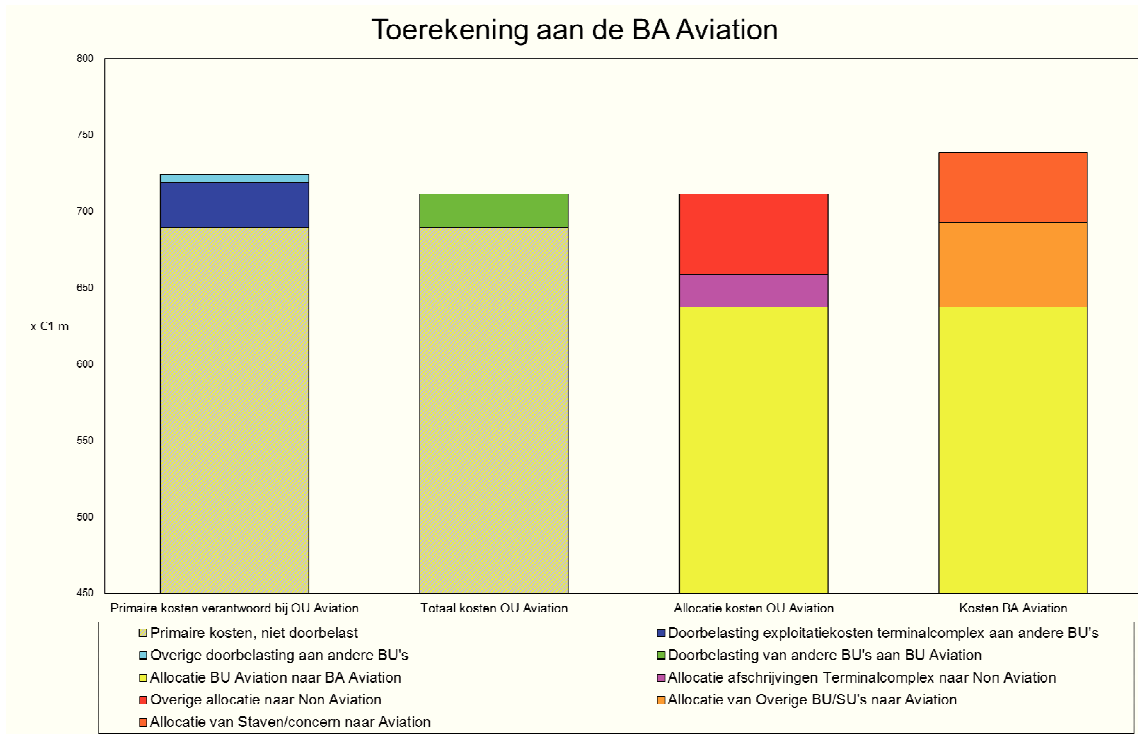
Voor externe opbrengsten geldt dat zij voor 100% rechtstreeks aan een enkele PMC kunnen worden toegewezen. Bij interne opbrengsten is dit niet per definitie het geval. Binnen de OU Aviation geldt dit voor een groot deel van de kosten van de verschillende processen ook. De belangrijkste gedeelde kostenpost binnen de OU Aviation wordt gevormd door de exploitatiekosten van het terminalcomplex. Deze kosten worden primair verantwoord binnen de OU Aviation, en vervolgens wordt een deel van deze kosten toegerekend aan PMC's buiten Aviation.

Onderstaande tabel geeft ter illustratie een indicatie van de opbouw van de kosten van de BA Aviation, op basis van consultatiebudget 2015.

Exploitatiekosten (Consultatie budget 2015)		Subtotaal	totaal
<i>Ongedeelde activiteiten:</i>	<i>Kosten binnen de OU Aviation die voor 100 % worden toegerekend aan BA Aviation</i>	64%	
<i>Gedeelde activiteiten binnen OU Aviation:</i>	<i>Kosten beheer terminalcomplex toegerekend aan BA Aviation</i>	18%	
	<i>Kosten overige gedeelde activiteiten toegerekend aan BA Aviation</i>	1%	
<b><i>Kosten BA Aviation, primair geregistreerd binnen OU Aviation</i></b>			<b>83%</b>
<i>Gedeelde activiteiten binnen andere OU's die worden toegerekend aan BA Aviation</i>	<i>Doorbelasting</i>	3%	
	<i>Allocatie</i>	14%	
<b><i>Totaal kosten BA Aviation</i></b>			<b>100%</b>

Onderstaand is, ter illustratie, een schematisch overzicht gegeven van het verloop van de primaire vastlegging naar de uiteindelijke toerekening van de BA Aviation (basis berekening: consultatiebudget 2015). In de eerste staaf van de grafiek is zichtbaar, dat een groot deel (83%) van de exploitatiekosten, zoals toegerekend aan de BA Aviation al primair binnen de OU wordt geregistreerd. In deze staaf is tevens zichtbaar dat een deel van de kosten in de primaire registratie van de OU Aviation gedeelde activiteiten betreft, waarvoor een toerekening plaatsvindt aan andere OU's middels een doorbelasting. In de tweede staaf is vervolgens weergegeven dat

er kosten worden doorbelast door andere OU's aan de OU Aviation (3%). Vervolgens vindt op de integrale exploitatiekosten (primair plus doorbelastingen) de tweede stap in de toerekening plaats, namelijk de allocatie. De derde staaf geeft aan dat een deel van de integrale kosten van de OU Aviation wordt gealloceerd naar non-Aviation PMC's. De vierde staaf tenslotte is inclusief Allocatie van andere OU's naar de BA Aviation (14%).





### **5.1.5 Beschrijving van faciliteiten en diensten t.b.v. luchtvaartactiviteiten**

In artikel 2 van de AMvB zijn de luchtvaartactiviteiten benoemd. Vanuit de bedrijfsvoering van Schiphol Group worden daar de volgende faciliteiten voor ingezet:

- Het luchtvaartterrein met start- en landingsbanen
- Taxibanen en platformen
- Licht- en andere elektrische- en besturingsinstallaties in het luchtvaartterrein voor het afhandelen van vliegtuigen
- Ruimten voor passagiers en bagage in het terminal complex
- Infrastructuur en installaties op de luchthaven (voorrijwegen e.d.) ten behoeve van afhandeling van passagiers, bagage en vracht
- Faciliteiten ten behoeve van de beveiliging van passagiers, bagage en vracht, alsmede voor grenscontrole.

Ten behoeve van de operatie en ontwikkeling van de luchtvaartactiviteiten worden de volgende diensten door de BA Aviation geleverd:

#### **Airport Operations:**

##### **Airport Operations / Passenger Services:**

Passenger Services draagt zorg voor een optimale passagiersbeleving door flow begeleiding, informatievoorziening en permanente innovatie van het integrale passagiersproces. De belangrijkste activiteit binnen deze afdeling is Flowcontrol; welke verantwoordelijk is voor het passagiersproces binnen de terminal 'van deur tot deur'. Verder valt binnen deze afdeling ook de verantwoordelijkheid voor Customer Services & Information, te denken valt hierbij aan: inlichtingen t.b.v. passagiers via balies en omroep, en het Customer Contact Center – die zorgdraagt voor informatieverstrekking over vluchtinformatie, afhandeling van verloren voorwerpen etc.

##### **Airport Operations / Airside Operations:**

Draagt zorgt voor het goede verloop van de 24-uurs operatie aan airside, zodat vliegtuigen optimaal gebruik kunnen maken van de geboden infrastructuur. Een aantal specifieke taken die deze afdeling uitvoert zijn: havenmeesterfunctie, calamiteiten organisatie, marshalling en buscoördinatie, gate-allocatie, regie slepen, regie bus en overig platformvervoer, flora en fauna beheer, bouwcoördinatie aan airside en sneeuw en gladheidbestrijding.

##### **Airport Operations / Bagage:**

De afdeling Bagage draagt zorg voor het aanwezig zijn en optimaal functioneren van het huidige en toekomstige bagage afhandelingsysteem ten behoeve van het bagage afhandelingproces (de feitelijke bagage afhandeling wordt gedaan door de afhandelingmaatschappijen). Om de overslag van transfer bagage tussen de afhandelingmaatschappijen ongestoord te laten verlopen wordt een specifieke Baggage Operational Support ingehuurd en aangestuurd. Naast de zorg voor het (24-uurs) bagageproces vindt binnen de afdeling bagage ook de ontwikkeling plaats van uitbreidingen van de capaciteit en innovaties van de processen. Tevens vindt de planning en opdrachtverstrekking (aan derden) van het onderhoud en kleinere projecten ook plaats vanuit de afdeling.

## **Asset Management:**

### Asset Management / Airfield Maintenance Services:

Airfield Maintenance Services (AMS) beheert alle bedrijfsmiddelen van het luchthaventerrein, uitgezonderd de terminal, gebouwen en de nutsvoorzieningen. AMS is onder andere verantwoordelijk voor wegen (zowel op land- als luchtzijdig gebied), parkeergelegenheden, start- en landingsbanen, pieren, passagiersbruggen en het wagenpark.

Schiphol draagt 24/7 zorg voor continuïteit van de luchthavenprocessen door het beschikbaar stellen van betrouwbare bedrijfsmiddelen op een kosteneffectieve wijze.

### Asset Management / Terminal Real Estate:

Terminal Real Estate (TRE) is verantwoordelijk voor de ontwikkeling, het beheer, de instandhouding en de schoonmaak en onderhoud van de Terminal. TRE is hiertoe opgedeeld in de volgende afdelingen: Operationele Bedrijfsmiddelen (OB), Bouwkunde (BK), Energie, Elektra & Klimaat (EEK), Brandveiligheid, Security en Zwakstroom (BSZ), Technisch Operationeel Management (TOM), Facility Services (FS) en Advies, Ontwikkeling & Allocatie (AOA).

### Asset Management / Utilities Services

De afdeling Utility Services (US) regisseert de energie-, water- en afvalstromen op de luchthaven. US zorgt ervoor dat alle bedrijven op de luchthaven gebruik kunnen maken van gas, water en elektriciteit. Daarnaast zorgt US voor de afvoer van afval en afvalwater. US beheert en onderhoudt een privaat netwerk van kabels, leidingen. Om deze rol goed in te vullen is US nauw betrokken bij de planologische ontwikkelingen op de luchthaven. De netwerken voldoen aan hoge normen van betrouwbaarheid en beschikbaarheid, om de continuïteit van de luchthavenprocessen te waarborgen. Dat is van het grootste belang, omdat een storing enorme impact heeft op de bedrijfsprocessen en deze voor lange tijd kan stilleggen. Ook de inkoop van elektriciteit en gas behoort tot de verantwoordelijkheid van US.

## **Safety Security & Environment**

De activiteiten van Safety, Security en Environment (SSE) komen allen voort uit een wettelijk kader en zijn daarom qua aard van de onderwerpen en verantwoordelijkheden vergelijkbaar. Daarom is begin 2008 ervoor gekozen de betreffende afdelingen samen te voegen. Security is een taak die bij wet is opgelegd aan de N.V. Luchthaven Schiphol. De dagelijkse uitvoering van de Aviation Security is uitbesteed aan verschillende beveiligingsbedrijven. Vanuit Safety is SSE middels de Fire Brigade verantwoordelijk voor de preventieve en repressieve brandbestrijding. Het realiseren van een adequaat niveau van safety en milieuzorg is in de basis een eigen verantwoordelijkheid van elk van de afdelingen binnen Amsterdam Airport Schiphol (AAS). De afdeling SSE treedt hierin op als ondersteunende organisatie. Zij geeft advies, biedt kennis aan en coördineert het onderhouden van de diverse managementsystemen.

### Safety Security & Environment / Security Operations:

De afdeling Security Operations houdt toezicht op de contractafspraken met de beveiligingsbedrijven en voert in nauwe samenwerking met de afdeling Security Policy de regie over de beveiligingsbedrijven. De afdeling bestaat uit drie eenheden, Security Control Center (SCC), Security Operations 24-7 en het Badge Centre.

### Safety Security & Environment / Security Policy:

De taken van Security Policy bestrijken het gehele beleid van beveiliging burgerluchtvaart (incl. de facilitering van grens en vracht) op de luchthaven Schiphol, alsmede de

beveiliging van de publieke gebieden en het toegangsbeheersysteem. De taken vallen uiteen in de volgende aandachtsgebieden; Aansturing van de beveiligingsbedrijven van alle beveiligingsprocessen van SSE; Procesbeheersing en controle; Research & Development voor alle security processen; Stakeholder management; Resource management; Security programma's en Engineering & Systems Management.

**Safety Security & Environment / Safety, Environment & Fire Brigade (SEF):**

De afdeling SEF verricht een groot aantal uiteenlopende taken op het gebied van veiligheid en milieu, te weten:

- De Emergency Operations: Brandbestrijding, Technische hulpverlening, Ongevalbestrijding gevaarlijke stoffen.
- Safety & Environment: Advisering Veiligheid, Milieu en Arbo (VMA). Ondersteuning VMA managementsystemen en risico-inventarisaties. VMA projecten en VMA kenniscentrum.
- Preparation & Safety training: Veiligheidstraining en opleiding, oefenen, operationele procedures, regie crisismanagement, V&M inspectie, compartimentbeheer gevaarlijke stoffen, advisering brandveiligheid.

**Safety Security & Environment/ Aiport Authority Office:**

De afdeling geeft vorm aan twee ontwikkelingen:

- Realisering van een efficiënter toezicht op het pakket van overheids- en interne AAS-regelgeving op het Schipholterrein met als doel verbetering van de veiligheid en continuïteit van Schiphol bedrijfsprocessen.
- Samenwerking met de overheid met als doel het verminderen van toezichts- en administratieve lasten, terugbrengen regeldruk en zelfregulering op bedrijfsterreinen.

**Control & Compliance:**

Deze afdeling heeft twee taakvelden: financial control en security quality & compliance (onafhankelijke kwaliteits- en compliance beoordeling van security inclusief stakeholdermanagement in relatie tot overheid en externe (inspectie)bezoeken.

**Support Unit:**

Dit zijn de senior adviseurs op aantal taakvelden (BPVS, stakeholders, lobby EU en (inter)nationaal beleid). Het FLUX project maakt mede deel uit van de support unit.

**Afdeling Aviation Marketing**

Productontwikkeling en marketing van passage en vracht. Tevens vindt binnen deze afdeling de opstelling van statistische gegevens plaats zowel ten behoeve van analyse over realisaties als prognoses van verkeer en vervoer voor de toekomst.

**Afdeling Account en Contractmanagement:**

Accountmanagement voor luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren en andere luchtvaartgerelateerde partijen.

Zie voor uitgebreidere beschrijving van de activiteiten van Aviation de bijlagen waarin de doorbelastingen en allocaties worden beschreven.

## **5.2 Totstandkoming financiële informatie**

### **5.2.1 Algemeen**

Als basis voor de toerekeningsystematiek wordt allereerst het principe gehanteerd dat de kosten van productiemiddelen die alleen worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten, geheel hieraan worden toegerekend. Evenzo worden kosten van productiemiddelen die in het geheel niet worden aangewend voor luchtvaartactiviteiten, in het geheel niet hieraan toegerekend. Kosten van productiemiddelen die gedeeltelijk voor luchtvaartactiviteiten en gedeeltelijk voor andere activiteiten worden aangewend, worden toegerekend in overeenstemming met het daadwerkelijk gebruik van die productiemiddelen voor deze activiteiten. Deze toerekening geschiedt op proportionele en marktconforme wijze.

De mate waarin de productiemiddelen worden gebruikt voor de verschillende PMC's wordt vastgelegd in een verdeelsleutel. Deze verdeelsleutel is gebaseerd op een logische meeteenheid (bijvoorbeeld, m<sup>2</sup> 's of FTE's), welke als maatstaf wordt gehanteerd voor het daadwerkelijk gebruik van het betreffende productiemiddel.

Indien voor de toerekening een verdeelsleutel moet worden gehanteerd, wordt zo veel mogelijk een vast meetmoment in het jaar genomen om de specifieke waarde van de verdeelsleutel vast te stellen (procedurebeschrijving paragraaf 7.2.2).

Indien sprake is van wijziging in het gebruik van een productiemiddel, dan wordt de regel gehanteerd dat toerekening plaatsvindt aan de oude gebruiker totdat een nieuwe PMC kan worden aangewezen als gebruiker. Dit betekent dat indien capaciteit tijdelijk is gebruikt voor niet - luchtvaartactiviteiten, dit pas toegerekend wordt aan luchtvaartactiviteiten op het moment dat deze capaciteit daadwerkelijk wordt gebruikt voor luchtvaartactiviteiten en niet zodra de capaciteit niet meer wordt gebruikt door niet - luchtvaartactiviteiten (leegstand). Daarbij geldt dan wel dat het gebruik op het peilmoment leidend is.

Voor zover afdelingen kosten voor derden dragen is de organisatie zo ingericht dat zij belang hebben om deze kosten toe te rekenen aan die afdeling die de kosten voor haar rekening moet nemen. Budgetten, targets en procedures zijn zo ingericht dat het voor het management van Schiphol Group 'in het voordeel is' indien zij kosten bij de feitelijke gebruiker kunnen neerleggen. De procedures van de control organisatie van Schiphol Group zijn zo ingericht dat zij alleen kosten (primair vastgelegd of toegerekend) accepteren indien zij feitelijk vanuit hun organisatie de kosten moeten dragen. Elke (hoofd)afdeling heeft een controller die in het betreffende management team zit waarin ook afdelingsresultaten worden besproken. In de bijlagen Doorbelastingen en Allocaties per kostenplaats is verder beschreven hoe deze afdelingen hun kosten uiteindelijk toerekenen aan de PMC's.

Er vindt uitsluitend toerekening van kosten aan luchtvaartactiviteiten plaats, indien sprake is van productiemiddelen in de zin van artikel 2, respectievelijk artikel 8, eerste lid, van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol. Bijdragen en uitkeringen (al dan niet vrijwillig) aan verbetering of omlegging van bijvoorbeeld de A9 en N201, het Schipholfonds, het landschapsonwerp en het Leefbaarheidsfonds worden gegeven dit principe niet toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.

### **5.2.2 Prijsvorming bij toerekening**

Schiphol Group houdt zich primair bezig met luchtvaartactiviteiten. Daarnaast kent Schiphol Group ook niet luchtvaartactiviteiten. Deze niet luchtvaartactiviteiten worden uitgevoerd voor de externe markt (bijvoorbeeld parkeren, verhuur van kantoorruimte, transport van energie). Het komt voor dat ten behoeve van luchtvaartactiviteiten diensten worden afgenomen van de niet luchtvaart PMC's. Dit betreft diensten die ook van een derde partij zouden kunnen worden betrokken. De prijs waartegen deze diensten worden afgenomen is, evenals voor de leveringen

binnen de luchtvaart PMC's, gelijk aan integrale kostprijs, waarbij voor de component vermogenskosten de WACC voor luchtvaartactiviteiten wordt gehanteerd.

De integrale kostprijs wordt als volgt bepaald:

+ Directe exploitatiekosten van de betreffende activiteit	
+ Afschrijvingen van de betrokken productiemiddelen	(NB 1)
+ Vermogenskosten van de betrokken productiemiddelen	(NB 1)
+ Opslag voor overhead:	
Staf van betreffende afdeling,	
Staf van BA,	(NB 2)
Staven en concern.	(NB 3)

**NB. 1**

Indien er sprake is van inzet van activa ten behoeve van de levering van een interne dienst, dan kunnen de kosten van deze activa worden toegerekend naar de ontvangende afdeling door middel van een doorbelasting of door middel van een allocatie. Bij de keuze voor één van deze methodieken wordt de algemene werkwijze gevolgd zoals beschreven in paragraaf 5.1.3. Stelregel is dat indien doorbelasting kan zorgen voor vereenvoudiging van de toerekening, dan wordt het activum niet gealloceerd naar de ontvangende partij. Toerekening vindt dan plaats door middel van een opname van de afschrijvingen (lineair, o.b.v. historische kosten) en vermogenskosten (tegen de WACC van Aviation) in het tarief voor de doorbelaste dienst. Indien er wél sprake is van allocatie van de activa naar de ontvangende afdeling, worden de afschrijvingen en vermogenskosten niet opgenomen in het tarief van de doorbelasting, om te voorkomen dat deze kosten twee maal worden toegerekend aan de ontvangende afdeling.

**NB. 2**

De opslag voor BA overhead wordt berekend als een percentage over de kosten die de afdeling maakt om te betreffende dienst te leveren. Dit percentage wordt vastgesteld met behulp van de volgende formule:

$$\frac{\text{BA overhead}}{\text{exploitatiekosten van afdelingen in de BA}} = \frac{\text{Stafkosten BA Aviation} \quad \text{€} \quad 500 \text{ (exploitatiekosten van de OU Aviation, zoals vastgelegd in Oracle)}}{\text{Exploitatiekosten afdelingen binnen OU Aviation}}$$

Exploitatiekosten afdelingen binnen OU Aviation

afdeling	Security Operations	Security Policy	Safety & Environment	Airport Authority office	Airside Operations	Bagage	Passenger Services	Airfield Maintenance Services	Terminal Real Estate	Utility Services	Market Development	Totaal
Exploitatiekosten incl. afschrijvingen	1.500	1.300	3.000	2.000	800	500	1.800	3.500	2.600	2.000	1.000	20.000

$$\text{Opslag voor BA overhead, voor diensten van afdelingen binnen Aviation} = \frac{\text{€} \quad 500}{\text{€} \quad 20.000} = 2,5\%$$

Deze opslag wordt berekend over de exploitatiekosten (dus inclusief de afschrijvingen) die de betreffende afdeling zelf maakt tbv de geleverde dienst.

**NB. 3**

Indien sprake is van een volledige of gedeeltelijke detachering van een FTE van de ene naar de andere afdeling wordt in de bepaling van de integrale kostprijs voor die FTE een opslag meegenomen voor het deel van de kosten van concern staven, dat op basis van personeelskosten wordt gealloceerd (centraal HR en Facilitaire dienst overig (OU Staven & Concern A3 en A6)). Deze te gebruiken opslag wordt jaarlijks vastgesteld bij de budgettering op basis van de volgende formule:

$$\frac{\text{Totaal kosten concern staven toegerekend o.b.v. personeelskosten}}{\text{totaal personeelskosten van de PMC's}}$$

De allocatie van de 'centraal HR en Facilitaire dienst overig' kosten drukt door middel van allocatiesleutel A3 en A6 op de PMC waar de kosten van de FTE oorspronkelijk in de personeelskosten is opgenomen (dus vóór de detachering). Indien de FTE deels of geheel voor een andere afdeling werkzaam is, blijven de kosten voor centraal HR en Facilitaire dienst overig gealloceerd bij de PMC waar de FTE oorspronkelijk vanuit wordt gedetacheerd. De doorbelasting van de personeelskosten (de opbrengst voor de leverende afdeling) wordt niet in mindering gebracht op de kostenpost personeelskosten maar apart verantwoord als negatieve kosten, of interne opbrengsten. In de allocatie van centraal HR en Facilitaire dienst overig wordt hiervoor daarom geen correctie opgenomen.

Er wordt in de integrale kostprijs methode geen opslag meegenomen voor OU staven & Concern A5 sleutel. De allocatiesleutel A5 wordt bepaald op basis van reeds toegerekende kosten (netto kosten) van de PMC's. Hierin is, in tegenstelling tot de allocatiesleutel A3 en A6 zoals hierboven weergegeven wel rekening gehouden met de doorbelastingen aan andere afdelingen, zodat het meenemen van een opslag voor allocatiesleutel A5 zou leiden tot een dubbel telling bij de ontvangende PMC van de dienst. Omdat toegerekend wordt op basis van reeds toegerekende (netto) kosten wordt al direct aan de juiste PMC toegerekend.

NB. 4

Indien binnen de PMC's Aviation en Security leveringen aan andere PMC's dan wel aan derden plaatsvinden, waarbij sprake is van een bijproduct kan afgezien worden van het toepassen van de integrale kostprijs. In deze specifieke situatie wordt volstaan met het in rekening brengen van uitsluitend de directe kosten die gepaard gaat met de levering, dus zonder bepaling van opslagen en vermogenskosten. Voorwaarde is dat het relatief geringe bedragen betreft en de PMC voor de desbetreffende levering niet of nauwelijks een inspanning hoeft te leveren. De levering aan andere PMC's dan wel aan derden plus de toerekening leidt per saldo tot een voordeel voor de PMC Aviation en Security bijvoorbeeld door het behalen van schaalvoordelen.

### **5.2.3 Beginselen m.b.t. de vaststelling van vermogen en resultaat**

De bedrijfseconomische principes met betrekking tot de vaststelling van vermogen en resultaat zijn gebaseerd op IFRS en opgenomen in de externe Schiphol Group Jaarrekening in het hoofdstuk 'Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling'. In het geval dat de van toepassing zijnde grondslagen van de externe Jaarrekening regels in strijd zijn met expliciet in de Wet luchtvaart opgenomen voorwaarden prevaleert bij de vaststelling van tarieven en de verantwoording hierover, de Wet luchtvaart en de hierop van toepassing zijnde interpretaties zoals door ACM uitgegeven. Daarnaast is er een beperkt aantal correcties op de grondslagen van IFRS zoals beschreven in paragraaf 5.2.4. Belangrijke beginselen waarop deze grondslagen zijn gebaseerd:

**Continuïteitsbeginsel (going concern):** De Jaarrekening wordt opgesteld in de veronderstelling dat de continuïteit van Schiphol Group gewaarborgd is en dat het bedrijf in de afzienbare toekomst zal worden voortgezet.

**Bestendige gedragslijn:** De Jaarrekening geeft op een stelselmatige wijze de samenstelling van de materiële vaste activa en de samenstelling en grootte van de totale kosten en omzet op het einde van het boekjaar respectievelijk van het boekjaar weer. Over tijd zullen waarderingsgrondslagen alleen maar wijzigen indien de waarderingsgrondslagen van de externe Jaarrekening van Schiphol Group wijzigen of de AMvB wijzigt.

**Toerekenings- en causaliteitsbeginsel:** Gevolgen van transacties en andere gebeurtenissen worden verwerkt wanneer zij zich voordoen (en niet wanneer geldmiddelen worden ontvangen of betaald) en worden verwerkt in de Jaarrekening over de periode waarop ze betrekking hebben. Als voldaan wordt aan de criteria voor de verwerking (of het van de balans halen) van een actief of passief wordt daarmee tevens voldaan aan de criteria voor de simultane verwerking van de bijbehorende bate of last.

## **5.2.4 Bepaling van de Regulatory Asset Base**

Voor de toerekening van activa aan de luchtvaartactiviteiten is een aantal specifieke regels gesteld in het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol. Materiële vaste activa worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten op basis van het gebruik ten behoeve van luchtvaartactiviteiten. Hiertoe worden de verdeelsleutels gehanteerd, zoals beschreven in dit Toerekeningsstelsel. De waarde van de materiële vaste activa, die mag worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten wordt in de wet aangeduid als de Regulatory Asset Base (RAB). Voor de berekening van deze RAB gelden specifieke regels, welke ervoor zorgen dat er op een viertal punten afwijkingen zijn ten opzichte van materiële vaste activa in het externe jaarverslag, dat moet voldoen aan IFRS:

1. Activa anders dan Materiële Vaste Activa mogen niet worden meegenomen in de Regulatory Asset Base (art. 8 lid 9).
2. Materiële vaste activa worden pas aangewend voor luchtvaartactiviteiten na het moment van ingebruikneming voor dat doel (art. 8 lid 3).
3. Voor de waarde van activa en de afschrijvingskosten, die samenhangen met grote investeringen, geldt een specifieke berekeningswijze (unuiteitenmethode, art. 8 lid 7).
4. De wijze waarop bouwrente wordt berekend volgens de Wet luchtvaart (bijlage bij artikel 13), wijkt af van de berekening van bouwrente zoals deze wordt toegepast ten behoeve van de Jaarrekening. Op grond van de Wet luchtvaart wordt bouwrente berekend over het gehele vermogen dat gemiddeld is geïnvesteerd in activa in aanbouw. Ten behoeve van de Jaarrekening worden alleen vermogenskosten berekend over de vreemd vermogenscomponent.

In de financiële administratie van Schiphol Group wordt voor de activa en afschrijvingskosten de berekeningsmethodiek van de Jaarrekening gevolgd. Teneinde te voldoen aan de vereisten van de Wet luchtvaart, wordt op het moment van berekening van de nieuwe tarieven voor luchtvaartactiviteiten en op het moment van het opstellen van de jaarlijkse financiële verantwoording over de luchtvaartactiviteiten, een correctie uitgevoerd voor de boven beschreven vier afwijkingen op de cijfers uit de financiële administratie. Deze correcties worden extracomptabel bijgehouden en controleerbaar vastgelegd. Voor de gehanteerde grondslagen in het externe jaarverslag verwijzen wij naar dit externe verslag.

### **5.2.4.1 Aansluiting verschillen tussen externe Jaarrekening en de Financiële Verantwoording ten behoeve van de Wet luchtvaart**

Vanuit de waarden voor de vaste activa van de Business Area Aviation in de externe Jaarrekening worden de RAB's voor Aviation en Security vastgesteld:

- Het splitsen van de Business Area Aviation in Aviation en Security
- Toerekenen van materiële vaste activa ten behoeve van luchtvaartactiviteiten (waarbij overige mutaties zoals o.a. Landschapsontwerp niet kunnen worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten)
- Toevoegen van specifieke immateriële activa (zoals geactiveerde uren software ontwikkeling)
- Toevoegen mutaties uit unuiteitenmethode
- Toevoegen mutaties uit bouwrenteberekening.

De eerste drie acties vinden plaats op basis van de financiële administratie van Schiphol Group. De laatste 2 aanpassingen zullen extracomptabel worden verwerkt evenals de overige mutaties zoals genoemd bij de 2<sup>e</sup> bullet

De Regulatory Asset Base (RAB) is in de Wet luchtvaart gedefinieerd als de gemiddelde boekwaarde van de aan luchtvaart- en beveiligingactiviteiten toe te rekenen materiële vaste

activa. Toerekening geschiedt volgens gangbare bedrijfseconomische principes en op grond van de historische kostprijs. Het gemiddelde wordt berekend aan de hand van de boekwaarde op 1 januari en 31 december van het betreffende boekjaar. De RAB bestaat uitsluitend uit materiële vaste activa in gebruik. Financiële vaste activa, immateriële vaste activa, activa in aanbouw, werkkapitaal en passiva worden in principe niet meegenomen in de RAB tenzij expliciet beschreven in dit document.

In de AMvB wordt rekening gehouden met de mogelijkheid dat bij de vaststelling van tarieven, op grond van aanvaardbare economische principes, op enkele punten kan worden afgeweken van de jaarverslaggeving. Onder de huidige stand van regelgeving voor de verslaggeving gaat het hierbij om operationele software ten behoeve van luchtvaartactiviteiten.

Software wordt op grond van verslaggevingregels gezien als immateriële vaste activa. Hoewel in de AMvB uitsluitend wordt gesproken over materiële vaste activa, wordt software, zodra feitelijk in gebruik, ten behoeve van luchtvaartactiviteiten gerekend tot de RAB omdat software bij de bedrijfsprocessen essentieel is (zoals besturing bagage systeem, self service check-in, maar ook software voor administratievoering zoals Oracle).

Software betreft extern aangekochte en intern ontwikkelde software. Extern aangekochte software wordt geactiveerd tegen kostprijs. Voor wat betreft intern ontwikkelde software worden de interne uren en externe uren in de uitvoerings- en nazorgfase van ICT projecten geactiveerd op basis van een tijdsregistratie. Interne- en externe uren in de initiatief- en definitiefase worden niet geactiveerd. Het uurtarief wordt gebaseerd op een integrale kostprijsberekening inclusief overhead ICT, BA en concernoverhead. Software wordt lineair afgeschreven over de economische levensduur, welke in de regel tussen de 5-10 jaar is.

Tevens wordt het mogelijk geacht dat luchtvaartactiviteiten in een aparte deelneming worden ondergebracht, die niet wordt geconsolideerd in de Jaarrekening van Schiphol Group. Deze deelneming zou dan onder de huidige IFRS regels niet worden verantwoord onder materiële vaste activa in de Jaarrekening. Op dit moment is dit niet actueel maar mogelijk wel in de toekomst.

Daar waar in dit document wordt gesproken over 'Materiële Vaste Activa' ten behoeve van luchtvaartactiviteiten met betrekking tot de RAB, wordt dit geacht, voor zover van toepassing, ook de posten te omvatten die expliciet in dit document worden genoemd die in de Jaarrekening niet binnen de zelfde activa categorie worden verantwoord.

#### **5.2.4.2 Bedrijfseconomische principes**

De belangrijkste bedrijfseconomische principes met betrekking tot de materiële vaste activa zijn opgenomen in de externe Jaarrekening van Schiphol Group (2014) in het hoofdstuk 'Grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling'. Onderstaand de beschrijving hiervan ten behoeve van het Toerekeningssysteem.

Alle investeringsuitgaven, uitgezonderd investeringsuitgaven met betrekking tot immateriële activa, worden initieel verantwoord onder activa in aanbouw of ontwikkeling, indien het waarschijnlijk is dat toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen vloeien en het bedrag hiervan betrouwbaar kan worden bepaald.

Bij ingebruikname worden de activa tegen historische kostprijs overgeboekt naar de activa ten behoeve van operationele activiteiten en vangt tevens de lineaire afschrijving ten laste van de winst- en verliesrekening aan.

Tot de activa ten behoeve van operationele activiteiten behoren banen, rijbanen, platformen, parkeerterreinen, wegen, gebouwen, installaties en andere vaste bedrijfsmiddelen. Activa ten behoeve van operationele activiteiten worden gewaardeerd tegen historische kostprijs onder



aftrek van ontvangen bijdragen, lineaire afschrijvingen en bijzondere waardeveranderingen. Voor Wet Luchtvaart is de oorspronkelijke historische kostprijs het plafond van de waardering van de activa, waardeveranderingen kunnen onder Wet Luchtvaart dit plafond dan ook niet overstijgen. Latere uitgaven worden aan de boekwaarde van deze activa toegevoegd indien het waarschijnlijk is dat er toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen vloeien en het bedrag van de economische voordelen betrouwbaar kan worden bepaald.

De activa ten behoeve van operationele activiteiten worden, met uitzondering van de grond, volgens de lineaire methode afgeschreven. Afschrijving vindt plaats over de gebruiksduur. Deze termijn is onder andere afhankelijk van de aard van het actief en de componenten waaruit het actief bestaat. De gebruiksduur en de restwaarden worden elk jaareinde geëvalueerd.

Het nettoresultaat uit hoofde van de verkoop van activa ten behoeve van operationele activiteiten wordt in de winst en verliesrekening verantwoord onder de netto-omzet uit overige activiteiten. De verantwoording en toerekening van dit netto resultaat zal plaatsvinden naar rato van de toegepaste verdeelsleutel

Schiphol heeft een Meerdere Jaren Onderhouds Planning (MJOP), waar de grote levensduur verlengende onderhoudsprojecten 5 jaar vooruit gepland worden. Dit zijn in de regel onderhoudsprojecten die worden geactiveerd. Onder meerjaren wordt verstaan meer dan een jaar. Het reguliere onderhoud wordt een jaar vooruit ingepland, en dit zijn voor Schiphol in de regel onderhoudskosten die ten laste van de exploitatiekosten worden gebracht. Of het onderhoud geactiveerd wordt, is afhankelijk of het onderhoud voor het onderliggende actief, waar het onderhoud voor wordt uitgevoerd, levensduur verlengend is, een uitbreiding van de capaciteit, gebruiksmogelijkheden of kwaliteit betekent.

De materiële vaste activa waarvan Schiphol Group krachtens een leaseovereenkomst het economisch eigendom heeft, worden geactiveerd (financiële lease). De definitie van economisch eigendom is overeenkomstig IFRS (indien vrijwel alle aan het eigendom verbonden risico's en beloningen voor rekening van Schiphol zijn waarbij de economische realiteit leidend is en niet de vorm van het contract).

Een geleased activum (financiële lease) wordt geactiveerd tegen de kostprijs van het activum bij het aangaan van het leasecontract. Deze kostprijs is gelijk aan de contante waarde van de leasebetalingen (wat impliceert dat de vermogenskosten die zijn opgenomen in het leasebedrag niet in het te activeren bedrag worden opgenomen). De disconteringsvoet die hierbij wordt gehanteerd is gelijk aan hetgeen in het onderliggende contract is opgenomen (en hoeft daarmee niet gelijk te zijn aan de WACC van luchtvaartactiviteiten). Indien sprake is van een financial lease van een aan SG gelieerde maatschappij, dan worden de leasetermijnen berekend op basis van de WACC van luchtvaartactiviteiten en vindt discontering plaats tegen de WACC van luchtvaartactiviteiten. Deze berekeningswijze vormt een afwijking met de principes van de externe Jaarrekening (IFRS). Hierin wordt gediscoteerd tegen de impliciete rentevoet indien de kostprijs van het geleasede actief bekend is. Indien deze kostprijs niet bekend is dan wordt de marginale rentevoet gehanteerd.

Indien de reële waarde van het actief lager is dan de contante waarde van de leasebetalingen, dan wordt geactiveerd tegen de reële waarde, zoals deze in de markt is op het moment van aangaan van het leasecontract. Op het activum wordt vervolgens afgeschreven in overeenstemming met identieke activa die Schiphol Group zelf in eigendom heeft. De afschrijvingstermijn kan korter zijn indien de lease termijn korter is, niet verlengd zal worden en het betreffende activum niet overgenomen zal worden. Toerekening aan de RAB van de geactiveerde bedragen van geleasede activa vindt plaats op basis van daadwerkelijk gebruik.

Bij de sale en lease back van aan luchtvaartactiviteiten toe te rekenen gronden worden deze geactiveerd tegen de oorspronkelijke investeringsuitgaven van Schiphol Group.

#### **5.2.4.3 Financiële verantwoording**

De RAB wordt op de volgende manieren verantwoord in de jaarlijkse financiële verantwoording van luchtvaartactiviteiten:

- separaat inzichtelijk voor volledig en deels toegerekende activa;
- separaat voor activa niet zijnde grote investeringen en anderzijds de grote investeringen die volgens de uniteitenmethode worden verantwoord.

De RAB wordt verlaagd met afschrijvingen, verkopen, bijzondere waardeverminderingen en verhoogd met activeringen op het moment van ingebruikname. De overgang van een actief uit de RAB van de ene PMC naar een andere PMC, als gevolg van een andere mate van gebruik, resulteert niet in een andere waardering van het desbetreffende actief.

Indien aanwijzingen bestaan voor een bijzondere waardevermindering wordt de boekwaarde van materiële vaste activa getoetst aan de realiseerbare waarde. De realiseerbare waarde is de hoogste van de directe opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. De directe opbrengstwaarde is het bedrag dat kan worden verkregen uit de verkoop van het activum. De bedrijfswaarde is de contante waarde van de geschatte toekomstige kasstromen uit de economische levensduur die naar verwachting uit het activum zullen voortvloeien. Indien de realiseerbare waarde lager is dan de boekwaarde wordt ter hoogte van het verschil een bijzondere waardevermindering in aanmerking genomen in de winst- en verliesrekening en in mindering gebracht op de boekwaarde van het activum. Deze bijzondere waardevermindering wordt gealloceerd aan de PMC die het activum waarop dit betrekking heeft op het moment van waardevermindering in gebruik had. Indien het gaat om gemeenschappelijk voor luchtvaartactiviteiten en niet luchtvaartactiviteiten gebruikte activa, wordt het verlies als gevolg van bijzondere waardeverminderingen toegerekend pro rata van de verdeelsleutel waarmee de kosten van het activum worden toegerekend. Voorts wordt de lineaire afschrijving over de resterende economische levensduur aangepast.

#### **5.2.4.4 Verkoop van Materiële Vaste Activa**

Verkoop van materiële vaste activa komt, vanwege de aard van de activa en de activiteiten, nauwelijks voor. Uitzonderingen zijn verkoop van brandweervoertuigen, auto's en voertuigen van sneeuw- en gladheidbestrijding. De opbrengst, afboeking activa en winst / verlies van deze verkopen worden geregistreerd in de PMC die de activa in gebruik had.

Het algemene principe is dat verschuiving van activa tussen PMC's / afdelingen / gelieerde ondernemingen geen gevolgen heeft voor de boekwaarde zolang de activa in gebruik blijven voor luchtvaartactiviteiten.

De boekwaarde van activa die worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten is gebaseerd op de aanschaf- of vervaardigingsprijs die Schiphol Group heeft betaald op het vroegste moment in de tijd dat Schiphol Group het activum heeft verworven of vervaardigd.

Voor activatransacties van PMC's / afdelingen / deelnemingen die zich met luchtvaartactiviteiten bezighouden naar PMC's / afdelingen / deelnemingen die zich niet met luchtvaartactiviteiten bezighouden (of omgekeerd) geldt dat boekwinsten of –verliezen uitgesloten zijn. Overdracht van activa vindt in deze gevallen plaats tegen boekwaarde gebaseerd op historische kostprijs.

Voor de overdracht van activa van PMC's / afdelingen / deelnemingen die zich met luchtvaartactiviteiten bezighouden naar derden geldt dat hieruit resulterende boekwinsten of –verliezen verwerkt worden in de resultaten van de PMC's / afdelingen / deelnemingen die zich met luchtvaartactiviteiten bezighouden.

Deze resultaten worden verwerkt in de resultaten van het jaar van aangaan van de transactie en als gevolg daarvan afboeking van het activum bij de desbetreffende PMC's / afdelingen / deelnemingen die zich met luchtvaartactiviteiten bezighouden.

Indien het gaat om een activum dat gedeeltelijk in gebruik was voor luchtvaartactiviteiten worden voornoemde resultaten pro rata toegerekend volgens de verdeelsleutel van het activum in het Toerekeningsstelsel.

Indien vooraf gebudgetteerd komen boekwinsten- of verliezen als gevolg van verkoop van activa aan derden ten goede of ten laste van gebruikers via de havengelden. Deze worden meegenomen in de consultatie en worden verwerkt in de tarieven van de eerst volgende periode. Indien niet gebudgetteerd komen boekwinsten of –verliezen door middel van verrekening achteraf eveneens ten goede of ten laste van gebruikers. Effecten voor de havengelden worden meegenomen op het moment van verrekenen, op het eerst volgende tariefvaststelling moment na afsluiting van het boekjaar waarin verkoop heeft plaatsgevonden. Voornoemde uitgangspunten gelden voor alle soorten activa die voor luchtvaartactiviteiten in gebruik zijn. Eventuele verkoop van activa aan derden ten behoeve van luchtvaartactiviteiten vindt direct plaats, zonder ‘tussen transactie’ naar een niet luchtvaart PMC.

#### **5.2.4.5 Registratie Materiële Vaste Activa**

Materiële vaste activa worden geregistreerd in het financiële systeem van Schiphol Group (Oracle) in de submodule projecten (gedurende investeringsfase) en activa (na ingebruikname). De submodules bevatten zowel het totale bedrag als het aandeel van luchtvaartactiviteiten en beveiligingsactiviteiten daarin.

De allocatiesleutels, welke een integraal onderdeel uitmaken van het activaregister in Oracle en welke dus de basis zijn voor de totstandkoming van de RAB, zijn gebaseerd op het feitelijk gebruik van het activum. Voor elk activum is een allocatiesleutel vastgesteld.

Bij investeringen in nieuwe materiële vaste activa wordt ten tijde van de goedkeuring van de investeringsaanvraag (“intern beslisdokument”) de allocatiesleutel voorgesteld. Basis hiervoor is het verwachte feitelijke gebruik. Deze sleutel wordt ingevoerd in de activamodule van Oracle op het moment van ingebruikname waarna activering plaatsvindt. Eenmaal per jaar wordt op basis van uitgevoerde metingen het feitelijke gebruik van het activum vastgesteld en wordt de allocatiesleutel aangepast.

Te allen tijden wordt het (wettelijk voorgeschreven) toerekeningsprincipe ‘de gebruiker betaalt’ toegepast en niet het principe ‘de veroorzaker betaalt’. Gevolgen van Aviation activiteiten bij non-Aviation kunnen niet worden toegerekend aan Aviation. Dit geldt bijvoorbeeld voor situaties als:

- Al dan niet tijdelijke opbrengstenderving;
- Schadeloosstelling voor al dan niet tijdelijk opbrengst potentieel;
- Verband houdende advieskosten;
- Veroorzaakte desinvesteringen van zowel eigen assets, als (afkoop van desinvesteringen aan) assets van concessionarissen en huurders;
- Veroorzaakte verplaatsingskosten, waarbij dit in de brede zin geïnterpreteerd wordt als het zorgen dat verplaatst kan worden door het realiseren en inrichten van vervangende ruimten.
- Verhuiskosten, waarbij verhuiskosten geïnterpreteerd dient te worden in enge zin van het woord, d.w.z. alleen de kosten verbonden aan de fysieke verplaatsing.

Deze lijst is samengesteld naar de op dit moment bekende situaties, echter deze lijst is niet limitatief, er kunnen in de toekomst situaties optreden die niet hierboven specifiek benoemd zijn, maar wel volgens het zelfde principe worden toegerekend.

Als uitzondering op het bovenstaande kunnen kosten van andere BA's als gevolg van een Aviation activiteit wel voor rekening van Aviation komen (eventueel in de vorm van een doorbelasting) ingeval van:

- Sloop (conform definitie in Accounting Manual paragraaf 3.2.1.5).

Per activum wordt een allocatiesleutel bepaald die het feitelijke gebruik weergeeft en die door middel van metingen wordt getoetst. Voor de verschillende allocatiesleutels en de totstandkoming hiervan wordt verwezen naar bijlage 4 "Allocaties".

Hieronder volgt een beschrijving van de systematiek van vastlegging van activa in het activaregister, allocatie van activa naar Regulatory Asset Base, het boeken van afschrijvingskosten en het alloceren hiervan:

Materiële en immateriële Vaste Activa worden vastgelegd in de activa module (activaregister) van Oracle. Binnen het activaregister wordt onderscheid gemaakt in 4 niveaus:

1. Activum rekening: dit is het hoogste niveau van de activa indeling, ook wel "grootboekgroep" genoemd.
2. Hoofdivdeling: dit is het eerstvolgende niveau van activa indeling.
3. Subgroep / component: dit is het laagste aggregatieniveau binnen de activa indeling.
4. Individueel activum.

Op het moment van het beschikbaar komen voor gebruik van het activum wordt door de activabeheerder (dit is de afdeling waar het activum boekhoudkundig aan gekoppeld is en waarvan de afschrijvingskosten middels de allocatiesleutel(s) worden gealloceerd naar de PMC's) een opleverprotocol opgemaakt. Dit protocol dient als onderligger voor de administratie die zorgdraagt voor de activering in Oracle. In het activaregister worden binnen de juiste subgroep / component onder andere de volgende gegevens vastgelegd:

- Activanummer
- Activaomschrijving
- Aanschafwaarde
- Economische levensduur
- Kostenplaats
- PMC allocatie sleutel

De economische levensduur komt overeen met de standaard economische levensduur, zoals vastgesteld voor de subgroep / component waartoe het activum behoort. Zie hiervoor bijlage 1.1.

De kostenplaats is de organisatie eenheid die zorg draagt voor het administratieve beheer van het activum. Bij de maandelijkse boeking van de afschrijvingskosten worden de totale afschrijvingskosten van dit activum geboekt ten laste van deze kostenplaats.

Elk activum heeft een PMC allocatie sleutel. De PMC allocatie sleutel dient ervoor om de waarde van het activum (boekwaarde) te kunnen toerekenen naar de PMC's die dit activum gebruiken. Dezelfde PMC allocatie sleutels worden ook gebruikt voor de allocatie van de afschrijvingskosten van de kostenplaats naar PMC's.

De volgende type PMC sleutels zijn te onderscheiden:

- A Uitsluitend in gebruik bij 1 PMC (100 % Aviation, 100 % Security, 100 % Consumers etc.)
- B Sleutels die centraal worden vastgesteld voor gebruik door meerdere afdelingen (periodieke meting):
  - a. Vierkante meter verdeling Terminal complex
  - b. Verkeerstellingen Landside infrastructure
- C Overigen:

- a. Investeringsprojecten voor meer dan 1 PMC, waarbij de eerder genoemde sleutels van toepassing zijn: hierbij wordt bij het aangaan en de goedkeuring van de investering vastgesteld hoe de verdeling over de PMC's zal plaatsvinden. Voorbeeld hiervan zijn de Schiphol Dynamic Displays (passagiers informatie opschermen).
- b. Registratie diverse activiteiten  
De per actief vastgestelde sleutel heeft voornamelijk betrekking op ICT systemen, die door meerdere PMC's c.q. activiteiten worden gebruikt (zie ook staatje onderaan pagina 4 van bijlage 1.3). Grondslag voor de vaststelling van deze sleutels is het vastgestelde gebruik op het moment van goedkeuren van de investeringsaanvraag.

De type sleutels A en B omvatten thans gezamenlijk meer dan 99% (gebaseerd op de activa administratie 2014) van de activawaarde van Schiphol Group.

### **5.2.5 Proces om te komen tot een financiële verantwoording conform de Wet luchtvaart**

Schiphol Group heeft de verplichting om jaarlijks een financiële verantwoording op te stellen voor luchtvaartactiviteiten (Regulatory Accounts). Deze financiële verantwoording bevat:

- a. een overzicht van de categorieën van materiële vaste activa, met een aanduiding van de verdeelsleutels die daarbij overeenkomstig artikel 8 zijn toegepast, en van de mate waarin zij voor luchtvaartactiviteiten zijn aangewend,
- b. een gespecificeerd overzicht van de kosten en opbrengsten die betrekking hebben op de luchtvaartactiviteiten, met een aanduiding van de verdeelsleutels die daarbij overeenkomstig artikel 8 zijn toegepast,
- c. een specificatie van het verschil tussen de geraamde en werkelijke opbrengsten uit de tarieven resp. de kosten over het aan het moment van vaststelling van de tarieven voorafgaande boekjaar in verband met de prognoses en de realisatie van het volume van het luchthavenluchtverkeer, het vervoer van passagiers en het vervoer van vracht en de uitvoering van investeringen,
- d. een specificatie van de bijdrage, bedoeld in artikel 8.25d, zevende lid, van de wet, die in het afgelopen boekjaar in aanmerking is genomen bij de vaststelling van de tarieven,
- e. een specificatie van de in het afgelopen boekjaar uitgevoerde investeringen, en
- f. een specificatie van het over het afgelopen boekjaar gerealiseerde efficiencyresultaat. De financiële informatie in deze verantwoording is hetzelfde als de informatie in de externe Jaarrekening van Schiphol Group met betrekking tot Aviation plus enkele specifieke correcties voor de Wet luchtvaart die extracomptabel worden bijgehouden en verifieerbaar zijn vastgelegd. Dit impliceert dat de grondslagen voor consolidatie, waardering en resultaatbepaling in de financiële verantwoording op basis van de Wet luchtvaart hetzelfde zijn als de grondslagen in de externe Jaarrekening van Schiphol Group met uitzondering van vier specifieke items (zie onder 5.2.4). Ten aanzien van de verdere uitwerking van punt 3 wordt het volgende opgemerkt: Voor de waarde van activa en de afschrijvingskosten, die samenhangen met grote investeringen, geldt een specifieke berekeningswijze (unuïteitenmethode, art. 8 lid 7). Het betreft hier nieuwe investeringen met een omvang van meer dan EUR 100 miljoen, waarbij zich naar verwachting bij ingebruikname een initiële overcapaciteit voordoet.

Doel van de methode is om de kosten van het productiemiddel voorcalculatorisch gelijkmatig te spreiden over de productie-eenheden. Aangezien sprake is van een te voorziene, onvermijdelijke, overcapaciteit zullen de kosten per eenheid productie in de aanloopjaren hoger zijn dan in de periode dat geen sprake meer is van overcapaciteit, als gevolg van marktgroei. Dit systeem is erop gericht het bedrag voor afschrijvingen en vermogenskosten (i.c. de WACC) constant te laten zijn per eenheid van gebruik. De centrale gedachte bij de unuïteitenmethode is dat de kosten van de initiële overcapaciteit kosten zijn welke onlosmakelijk met de voortbrenging van de productie-eenheden verbonden zijn en dat de kosten daaraan dienen te worden toegerekend. Voor de

berekening is een aantal parameters noodzakelijk zoals de WACC, de ten tijde van het investeringsbesluit voorziene economische levensduur, de voorziene capaciteiten van het productiemiddel en het geplande gebruik.

Een belangrijke variabele binnen dit systeem vormt de gebruiksprognose. De gebruiksprognose wordt uitgedrukt als het verwachte gebruik van het betreffende productiemiddel als een percentage van de capaciteit van dit productiemiddel. Deze gebruiksprognose wordt vastgesteld door de directie van Schiphol Group op het moment van het investeringsbesluit. De gebruiksprognose wordt berekend met behulp van de volgende elementen:

- Maximum capaciteit uitgedrukt in de van toepassing zijnde productie eenheden van de betreffende infrastructuur, inclusief toegevoegde capaciteit
- Toegevoegde capaciteit van de grote investering
- Verkeer en vervoersprognose

De eerste twee elementen worden voorgesteld door experts op het gebied van gebruik en ontwikkeling van infrastructuur. Het laatste element wordt voorgesteld door verkeer en vervoersdeskundigen. De uitgangspunten die daarbij worden gehanteerd en de resultaten daarvan worden in de consultatie met de gebruikers toegelicht.

Een tweede belangrijke variabele betreft de omvang van de grote investering. Het principe wordt gehanteerd dat alle equipment waarvoor hetzelfde capaciteitsprofiel geldt wordt meegenomen in de berekening van de unuïteit.

Bij aanvang van de Wet luchtvaart is voor de op dat moment aanwezige activa alleen de Polderbaan als grote investering opgenomen.

Na ingebruikname van de Polderbaan in 2003 is deze tot 2007 afgeschreven op de gebruikelijke lineaire wijze. Onder de nieuwe regulering zijn de resterende boekwaarde en de resterende levensduur gebruikt als startwaarden voor toepassing van de unuïteiten berekening.

Aangezien de capaciteit altijd wordt bepaald door het gehele banenstelsel, kan er geen aparte groei van het capaciteitsgebruik van de Polderbaan worden onderkend. De gebruiksprognose van de Polderbaan wordt daarom met behulp van de volgende stappen berekend:

1. Vaststelling van de maximale capaciteit van het 5-banenstelsel, inclusief de Polderbaan. Deze capaciteit wordt begrensd door het vigerende wettelijke kader, met andere woorden: hoeveel bewegingen passen binnen de huidige (milieu)wetgeving. Bij dit aantal is rekening gehouden met de oplossing van het mogelijke parallel starten.
2. Vaststelling van de capaciteit zonder de Polderbaan. Deze is gesteld op de capaciteit van het 5-banenstelsel zonder het deel van de Polderbaan daarin. Hiertoe is gekeken naar de hoeveelheid bewegingen die op de 4 oorspronkelijke banen kunnen worden afgehandeld binnen het nieuwe stelsel. Als gevolg van de nieuwe normering is dit lager dan oorspronkelijk op het 4-banenstelsel werd afgehandeld.
3. De toegevoegde capaciteit van de Polderbaan wordt vervolgens berekend als het verschil tussen de maximale capaciteit van het 5-banenstelsel, en de capaciteit van de bestaande 4 banen in het nieuwe stelsel.
4. Vaststelling van het gebruik van het totale stelsel (uitgedrukt in vliegbewegingen). Dit gebruik volgt uit de verkeer en vervoerprognose. Deze verkeer en vervoerprognose wordt, voor zover deze binnen de Businessplan periode valt, overgenomen uit het Businessplan. Voor zover deze buiten de Businessplanperiode valt wordt de verkeer en vervoerprognose geëxtrapoleerd op grond van de laatste 5 jaar realisatie en de eerdergenoemde 5 jaar verkeer- en vervoerprognose uit de Businessplanning.
5. Het gebruik van de 4 bestaande banen wordt gelijk gesteld aan de capaciteit van deze 4 banen (2).
6. Het gebruik van de 5e baan wordt bepaald door het verschil tussen het totale gebruik (4) en het gebruik van de 4 bestaande banen (5).

7. De gebruiksprognose voor de Polderbaan is gelijk aan het gebruik van de Polderbaan (6) gedeeld door de capaciteit van de Polderbaan (3).

Tenslotte wordt de initiële onderbenutting verdisconteerd in het tarief over de totale resterende levensduur, rekening houdend met verwachte inflatie. Hieruit volgt een reëel gelijk bedrag per eenheid aan afschrijvings- en vermogenskosten.

Het aldus berekende afschrijvingsbedrag per jaar wordt vastgelegd per periode waarover een Toerekeningssysteem wordt opgesteld, in principe per 5 jaar. Bovenstaande informatie / resultaten zullen bij de eerstkomende consultatie met de luchtvaartmaatschappijen worden voorgelegd. In de consultatie zal eveneens duidelijk worden aangegeven aan welke documenten de data zijn ontleend.

Indien op het moment van herziening van de berekening van de unuïteitenmethode een nieuw inzicht is met betrekking tot de geprognosticeerde benutting van de capaciteit, wordt de berekening van de unuïteit opnieuw uitgevoerd met deze aangepaste benutting. Uitgangspunt is dan de boekwaarde volgens de gereguleerde RAB op het moment dat de nieuwe periode van de unuïteitenberekening ingaat. Correctie vindt aldus plaats in de toekomstige afschrijvingen.

Herinvesteringen na ingebruikname maken geen onderdeel uit van de unuïteitenmethode. De herinvesteringen worden, voor zover deze voldoen aan de in IFRS gestelde eisen, in overeenstemming met IFRS geactiveerd in de regulatory asset base bij ingebruikname en lineair afgeschreven over de levensduur van het desbetreffende component. Zie hiervoor bijlage 1.1 Overzicht standaard afschrijvingstermijnen materiële vaste activa.

Ten aanzien van het 4<sup>e</sup> punt:

4. De wijze waarop bouwrente wordt berekend volgens de Wet luchtvaart (bijlage bij artikel 13), wijkt af van de berekening van bouwrente zoals deze wordt toegepast ten behoeve van de Jaarrekening.

In de externe Jaarrekening van Schiphol Group is, mede ingegeven door toepassing van internationale grondslagen van waardering en resultaatbepaling (IFRS), slechts onder bepaalde randvoorwaarden sprake van activering van bouwrente. Het moet gaan om investeringsprojecten waarvan de realisatie langer duurt dan 1 jaar. Voorts mag alleen rente worden geactiveerd die daadwerkelijk aan derden is betaald. De Wet luchtvaart staat ook activering van bouwrente toe en hanteert daarbij de volgende definitie:

‘Bouwrente = kosten van vreemd vermogen die worden berekend over materiële vaste activa, die nog niet in gebruik zijn genomen.’

De verschillen tussen de berekening van bouwrente in de externe Jaarrekening en de berekening in de verantwoording op basis van de Wet luchtvaart zijn:

- o De externe Jaarrekening hanteert alleen bouwrente voor investeringen die een vervaardigingsduur hebben van meer dan 1 jaar terwijl dit bij de Wet luchtvaart voor alle investeringen is toegestaan.
- o Op grond van de Wet luchtvaart wordt bouwrente berekend over het gehele vermogen dat gemiddeld is geïnvesteerd in activa in aanbouw terwijl in de externe Jaarrekening alleen vermogenskosten berekend worden over de vreemd vermogenscomponent.
- o De externe Jaarrekening gebruikt als percentage de betaalde kosten van vreemd vermogen terwijl voor de Wet luchtvaart een specifiekere definitie wordt gehanteerd (kostenvoet van rentedragende schulden die jaarlijks worden berekend over het gemiddelde geïnvesteerde vermogen per 1 januari respectievelijk 31 december). Het betreft het risicovrije rendement (als %), gelijk aan het effectieve rendement (‘yield to maturity’) op een Nederlandse staatsobligatie met een resterende looptijd gelijk aan de gemiddelde aanlegperiode van de desbetreffende materiële vaste activa. Deze dient te worden vermeerderd met een kredietopslag van 65bp.

- De correctie op de bouwrente vindt plaats vanaf 1 januari 2007. Er vindt geen correctie met terugwerkende kracht op het verleden plaats omdat onder het oude regime de activa in aanbouw bij de bepaling van de asset base meeliepen. Om te voorkomen dat de geactiveerde bouwrente tot dubbele lasten zouden leiden werd de geactiveerde bouwrente als inkomstenpost bij de vaststelling van de havengelden meegenomen en leidde daarmee als zodanig tot verlaging van de havengelden. Afschrijving van geactiveerde bouwrente vindt plaats op basis van de gemiddelde termijn van de activa waar deze activering betrekking op heeft.

### **5.2.6 Verrekening van exploitatieverschillen met gebruikers**

De verrekeningen zijn onderdeel van de financiële verantwoording Wet luchtvaart en hebben betrekking op het afgesloten jaar.

#### ***Verrekening van opbrengsten uit tarieven***

– in overeenstemming met de toelichting van de tweede nota van wijziging van 14 oktober 2004 (Kamerstukken II 2004/05, 28 074, nr. 9) blijft de verrekening ten aanzien van de opbrengsten beperkt tot de opbrengsten uit de tarieven voor de luchtvaartactiviteiten, zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid, van dit besluit;

– verrekening van opbrengsten vindt plaats voor ex post verschillen tussen ex ante raming en realisatie als gevolg van:

- verkeer: aantallen vliegtuigbewegingen, gemiddeld maximum startgewicht;
- vervoer: aantallen opstappende respectievelijk overstappende passagiers en tonnen vracht.

#### ***Verrekening van kosten***

– de eis kostenoriëntatie geldt op het moment dat de tarieven (ex ante) worden vastgesteld voor luchtvaartactiviteiten (excl. security) resp. voor de beveiligingsactiviteiten security en niet bij realisatie (ex post);

– dit impliceert dat na afloop van een boekjaar geen volledige verrekening van alle kostenverschillen plaatsvindt, maar uitsluitend verrekening van kostenverschillen die tijdens het jaar zijn opgetreden als gevolg van:

- extra/minder investeringen met inbegrip van desinvesteringen (effect op afschrijvingen en vermogenskosten over de Regulatory Asset Base);
- extra/minder kosten in samenhang met investeringen;
- verkeer en vervoer (voor zover sprake van directe variabele kosten);
- verzekeringspremies tegen schade terrorisme;
- uitstel van de uitvoering van activiteiten ten opzichte van de prognose;
- activiteiten opgelegd door de overheid resp. op verzoek van de gebruikers

– het voorgaande impliceert dat de luchthavenexploitant tegenvallers en inefficiëncies niet mag verrekenen. Daarentegen mogen een hogere efficiencywinst (dan geraamd) en eventuele meevallers (voor zover deze niet het gevolg zijn van uitstel dan wel plaatsvinden op verzoek van de gebruikers of zijn opgelegd door overheid) door de luchthavenexploitant worden behouden;

– het gerealiseerde kostenniveau van een boekjaar, zoals neergelegd in de financiële verantwoording, vormt tezamen met de laatste inzichten betreffende de geraamde kostenmutaties voor het lopende boekjaar (die mede kan worden gebaseerd op bijvoorbeeld de halfjaarcijfers), het vertrekpunt voor de kostenraming voor het daaropvolgende boekjaar waarvoor de tarieven dienen te worden vastgesteld.



### 5.2.7 Verschil in materialiteit

In het controleprotocol van de ACM gedateerd 20 maart 2014 inzake de controle op de Wet luchtvaart verantwoording is het volgende met betrekking tot de materialiteit opgenomen:

- a. Voor invoer van financiële gegevens die de Jaarrekening van Schiphol Group als bron hebben, hanteert de accountant een materialiteit die is bepaald op grond van hetgeen hierover in Standaard 320 van de Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants is aangegeven. Deze materialiteit wordt bepaald op basis van een vakkundige oordeelsvorming door de accountant. De uitkomst van de vakkundige oordeelsvorming kan leiden tot een materialiteit die gelijk is aan de materialiteit die bij de jaarrekeningcontrole wordt toegepast.
- b. De materialiteit van de extracomptabele correcties ten aanzien van kosten, opbrengsten en regulatory assetbase bedraagt 1% van respectievelijk kosten, opbrengsten en regulatory assetbase. Voor bouwrente en de unuiteitenmethode is a) van toepassing omdat de Jaarrekening van Schiphol Group de bron is.
- c. Bij de controle op de rekenkundige juistheid en de aansluiting op de financiële administratie van de berekende verschillen tussen voor- en nacalculatie van de kosten, opbrengsten en regulatory assetbase geldt een materialiteit van nihil.

### 5.3 Uitwerking toerekening belangrijkste gedeelde kosten

In deze paragraaf worden de toepassingen van de toerekening van gedeelde kosten beschreven, welke het belangrijkste zijn in de zin van omvang van de toegerekende kosten (inclusief activa). In de bijlagen is een volledige beschrijving opgenomen van de toerekening per kostenplaats. Het peilmoment voor het vaststellen van het gebruik van gedeelde kosten is 1 juli, tenzij expliciet anders genoemd. Bij toepassing van deze datum kunnen de bijbehorende nieuwe allocatiesleutels worden verwerkt in het havengeldtarief voorstel voor het komende jaar.

#### 5.3.1 Toerekening activa en afschrijvingskosten Terminal complex: m<sup>2</sup> verdeling

Het Terminal complex is één gebouw waar zowel luchtvaart als niet-luchtvaart activiteiten worden uitgevoerd. Het beheer van het gebouw ligt bij de Business Area Aviation. De kosten voor dit productiemiddel worden op basis van het daadwerkelijke gebruik toegerekend naar de verschillende PMC's. Deze toerekening vindt plaats in vier stappen.

##### Stap 1

Ten behoeve van de toerekening van de activa en de afschrijvingskosten, wordt het Terminal complex allereerst verdeeld in gebouwdelen. Deze verdeling wordt gemaakt op basis van historische 'aanbouw'. Het terminalcomplex is in de loop der tijd gebouwd en uitgebreid. Zodoende zijn verschillende gebouwdelen ontstaan, waarvan de kosten ook verschillen, afhankelijk van tijdstip van bouw en bouwkundige kenmerken. Met betrekking tot het Terminal gebouw worden op dit moment de volgende gebouwdelen onderscheiden:

Terminal 1 (Zuid)	Bemanningcentrum
Terminal 2 (Noord)	Schiphol Plaza
Terminal 3 (West)	ACC gebouw
B-pier	C-pier
D-pier	E-pier
F-pier	G-pier
H-pier (incl. M-pier)	Skyport
Bagage Reclaim ruimte	B-buffer dienstgebouw
BC-bagagebuffer	BC-corridor
DE-bagagebuffer	EF-gebied
G-buffer dienstgebouw	Sorteerhal Zuid
Tenderplein busregie	GH-gebouw
Gatehuizen	

Als gevolg van toekomstige aanbouw of afbraak van gebouwdelen kan de lijst van gebouwdelen onderhevig zijn aan verandering.

### **Stap 2**

De kosten (boekwaarde en afschrijvingskosten) per gebouwdeel worden vastgesteld op basis van de activa administratie.

### **Stap 3**

Voor installaties en overige vaste activa in het terminalcomplex (waaronder de aviobridgen) wordt de regel gehanteerd dat, indien sprake is van geheel gebruik door Aviation (of Non-Aviation), er geheel wordt toegerekend aan Aviation (of Non-Aviation). De inlichtingenbalies welke ook onderdeel zijn van de activa van het Terminalcomplex, worden toegerekend naar de PMC's Aviation en Concessies op basis van de allocatiesleutel voor Inlichtingen (zie beschrijving A9e OU Aviation). Indien sprake is van een gedeeld productiemiddel worden de boekwaarde en de jaarlijkse afschrijvingskosten verdeeld op basis van de m<sup>2</sup> verdeling van het betreffende gebouwdeel. Onder gedeelde activa wordt verstaan het gebouw als geheel zonder de specifieke activa, hierbij valt te denken aan zaken zoals het casco, de gevels, vloeren en plafonds en algemene installaties. Specifieke activa van de Non-Aviation ruimten, zoals de binnenwanden en de inrichting van winkels of specifieke installaties zijn geheel voor rekening van Non-Aviation en maken aldus geen onderdeel uit van de gemeenschappelijke kosten die over alle gebruikers worden verdeeld.

De verdeelsleutel voor de overige kosten per gebouwdeel, wordt vastgesteld op basis van het aantal m<sup>2</sup>'s vloeroppervlak dat door een PMC wordt gebruikt. Er is dus sprake van gelijke kosten per m<sup>2</sup> per gebouwdeel en per verdieping, onafhankelijk van de activiteit waarvoor deze m<sup>2</sup> gebruikt wordt.

Voor het vaststellen van het gebruik van het vloeroppervlak van het Terminalcomplex wordt allereerst het toe te rekenen oppervlak van het terminalcomplex (per gebouwdeel en per verdieping) vastgesteld. De maatstaf die hiervoor gehanteerd wordt is het verhuurbare oppervlak (vvo). Voor de vaststelling van het vvo wordt door Schiphol Group vanaf 2010 de NEN 2580:2007, correctieblad NEN 2580/C1:2008 en de Schiphol - addendum NEN 2580 toegepast. In het Schiphol - addendum NEN 2580 zijn de uitzonderingen op de NEN 2580:2007 en correctieblad NEN 2580/C1:2008 vastgelegd.

NEN 2580 is een in de Nederlandse vastgoedwereld gecertificeerde normering. Het bevat termen, definities en bepalingmethoden voor oppervlakten van terreinen die bestemd zijn voor gebouwen en voor vloeroppervlakten en inhouden van gebouwen of delen ervan. Omdat toepassing van NEN 2580 niet altijd voorziet in het specifieke geval van een luchthaventerminal, is één voor Schiphol Group specifiek uitgangspunt toegevoegd, resulterend in Schiphol - addendum NEN 2580.

Schiphol Group past de bovengenoemde normering toe, met het oog op vergroting van consistentie en controleerbaarheid van het bemeten van de ruimtes in de Terminal. De toepassing hiervan wordt door een externe partij (bijvoorbeeld Bureau Bouwcoördinatie Nederland (BBN)) geaudit en er wordt jaarlijks een meetcertificaat afgegeven.

Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste uitgangspunten van de NEN 2580 normering die worden toegepast op de m<sup>2</sup> verdeling van het Terminalcomplex.

Bij de bepaling van de VVO wordt niet meegerekend:

- een ruimte die dient voor het onderbrengen of bedienen van gebouwinstallaties;
- een trappenhuis;

- een voorziening voor verticaal verkeer, trapgat of liftschacht; toegangssluisen naar trappenhuizen indien de sluis uitsluitend toegang biedt tot het trappenhuis;
- een schalmgat of vide, indien de oppervlakte daarvan groter is dan of gelijk is aan 4,0 m<sup>2</sup>;
- de oppervlakte van delen van vloeren waarboven de netto-hoogte kleiner is dan 1,5 m;
- een vrijstaande bouwconstructie en een leidingschacht indien de horizontale doorsnede daarvan bij schuine kolommen inclusief het gedeelte van de ruimte daaronder dat lager is dan 1,5 m – groter is dan of gelijk is aan 0,5 m<sup>2</sup>;
- een dragende binnenwand;
- een ruimte voor horizontaal verkeer indien deze uitsluitend dient voor het bereiken van een installatieruimte of een nooduitgang.

Bij het bepalen van het verhuurbare oppervlak geldt:

- metselwand (statisch) gemeten tot aan de wand;
- betonwand (statisch) gemeten tot aan de wand;
- binnenwand (niet statisch) gemeten tot aan het hart van de wand;
- systeemwand (niet statisch) gemeten tot aan het hart van de wand;
- gevelconstructie (statisch) gemeten tot aan de constructie.

Specifieke uitgangspunten van de Schiphol - addendum NEN 2580 zijn:

- Publieke parkeerruimten in het terminal gebouw behoren wel tot het verhuurbare oppervlak, omdat deze tot een aparte PMC behoren.
- In de terminal bevinden zich technische ruimten voor de huisvesting van elektrische installaties etc. Tevens zijn in deze technische ruimten vaak SER kasten geplaatst voor het ontsluiten van datacommunicatie. Voor de NEN 2580 gelden deze technische ruimten als gebouwgebonden.

Daarnaast zijn er in de terminal een aantal ruimten waar uitsluitend SER kasten zijn geplaatst. Voor de NEN 2580 gelden deze SER kasten als verhuurbaar vloeroppervlakte. Schiphol beschouwt deze SER kasten echter als gebouwgebonden ruimten. Door de complexiteit van het terminalcomplex in samenhang met de ouderdom ervan is ten tijde van de bouw niet voorzien in de grote rol die datacommunicatie speelt. De afstand van de technische ruimte (waar ook datacommunicatie apparatuur wordt opgesteld) tot de feitelijke eindgebruiker kan te groot zijn, waardoor een extra SER ruimte moet worden ingericht. Deze faciliteit wordt derhalve ook als gebouwgebonden beschouwd.

Na vaststelling van het vvo per gebouwdeel per verdieping, op basis van de NEN 2580 en de Schiphol - addendum NEN 2580 normering, wordt vastgesteld hoe dit oppervlak verdeeld is over de verschillende PMC's. Hiertoe is een aantal regels voor nadere uitwerking gesteld voor de toerekening van m<sup>2</sup>'s naar PMC's:

- Ruimten die niet tot het verhuurbare oppervlak (conform Schiphol - addendum NEN 2580) horen, worden niet meegenomen in de berekening van de m<sup>2</sup> allocatiesleutel. Dit betekent de facto dat de kosten van deze ruimten worden toegerekend naar de PMC's naar rato van hun gebruik van het verhuurbare oppervlak in het betreffende gebouwdeel. Indien sprake is van dergelijke ruimten (die niet tot het verhuurbaar oppervlak behoren) die dedicated worden gebruikt door luchtvaartactiviteiten dan wel niet luchtvaartactiviteiten, dan worden deze dedicated toegerekend.
- Alle ruimten binnen het verhuurbare oppervlak worden toegerekend aan een PMC op basis van het feitelijke gebruik op peildatum 1 juli\* van elk jaar. Een eenmalige peiling per jaar wordt representatief geacht voor het feitelijk gebruik, dit geldt zowel voor ruimten met een permanent karakter als voor ruimten die vaker van functie wisselen, zoals promotiestands voor reclamedoeleinden (zoals opgestelde auto's).
- Uitrolbare winkels worden toegerekend in de uitgerolde toestand.

- Aan etalages, open winkelpuien en balies wordt één extra strekkende meter vloeroppervlak toegerekend. Dit geldt ook voor uitrolbare winkels. Bij gesloten puien, dat wil zeggen blinde wanden, geldt deze regel niet. De extra meter bij etalages en open puien wordt gebruikt door winkelend publiek en winkels in het kader van de niet-luchtvaartactiviteit.
- Voor reclame objecten op een smalle voet, wordt het m<sup>2</sup> gebruik gemeten op 1.50 m hoogte.
- Het vloeroppervlak in gebruik door personeel om hun kantoor in terminal West te bereiken (aankomst 3), winkelbevoorrading en voor planten en staande kunstuitingen is niet vast te leggen in de PMC tekeningen van de terminal. Om dit gebruik niet (geheel) toe te rekenen aan luchtvaartactiviteiten wordt een forfaitaire (éénmalig te bepalen) korting toegepast op de aan luchtvaartactiviteiten toerekenbare vierkante meters. De korting wordt berekend op basis van daadwerkelijk gebruik en geldt voor de hele geldigheidsduur van het Toerekeningssysteem (zie bijlage 7 Forfaitaire vaststelling m<sup>2</sup> correcties Terminal complex)
- Passagierstoiletten in Terminal 1, 2 en 3 op de begane grond en de verdiepingen daarboven worden voor 50% toegerekend aan Aviation en voor 50% toegerekend aan Concessies. Op deze verdiepingen bevinden zich de aankomst- en vertrekhallen en publieke lounges.
- De toiletten op pieren (inclusief overlagingen) worden toegerekend aan de PMC Aviation.
- De allocatie aan de PMC Security omvat alle m<sup>2</sup>'s Terminal die specifiek worden gebruikt voor de beveiliging van passagiers en hun bagage en voor de faciliteiten voor grenscontrole.
- "Restruimtes", dat wil zeggen ruimtes die door de plaatsing van een bepaalde commerciële functie logischerwijs niet toegankelijk zijn en hierdoor niet functioneel zijn voor de flow, worden aan de functie toegewezen, welke de ontoegankelijkheid veroorzaakt. Denk hierbij aan een ruimte achter een winkel in een pier aan de buitengevel. Door het plaatsen van de winkel is deze ruimte niet langer bruikbaar. Deze restruimte wordt dan toegewezen aan de winkel.
- Op Plaza passeren verschillende typen gebruikers. Te denken valt hierbij aan luchtvaartgebonden passanten zoals passagiers, afhalers/wegbrenger, luchtvaartgebonden personeel en aan niet luchtvaartgebonden passanten, zoals van trein naar trein en van trein naar bus overstappende reizigers, niet luchtvaartpersoneel, en publiek met het enige doel om te winkelen op Plaza. Voor zover deze passanten geen luchtvaartgebonden doel van hun reis naar Schiphol hebben mag de ruimte voor deze passanten niet aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Jaarlijks wordt door de Schiphol afdeling Market Research en Intelligence tellingen gedaan van het aantal gebruikers van Plaza en met welk doel ze daar verblijven. De uitkomsten van dit onderzoek (Plaza Profiel en gedrag onderzoek) vormen de basis voor de correctie 'centrale driehoek Plaza'. Deze centrale driehoek wordt in het Schiphol systeem oorspronkelijk toegerekend aan Aviation. Vervolgens wordt deze toerekening deels gecorrigeerd (van Aviation naar Non Aviation toe). Deze correctie is voor het gebruik door andere dan Aviation gebruikers van de centrale driehoek Plaza. Alle hierboven weergegeven gebruikersgroepen worden gecategoriseerd aan Aviation of aan Non Aviation. Het aandeel luchtvaartgebonden personeel en het aandeel niet-luchtvaart personeel worden in het Plaza Profiel en gedrag onderzoek niet verbijzonderd. Hierin wordt een categorie vermeld SPL werkers. De verbijzondering van deze categorie vindt plaats op basis van het meest recente Overzicht werkgelegenheid Luchthaven Schiphol. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door Regioplan. De basis voor de Plaza Profiel- en gedrag rapportage wordt gevormd door de Plazamonitor. De Plazamonitor kent 6 metingen per jaar. Per keer worden de metingen over 5 dagen gespreid. Er wordt bij elke meting op de zelfde dagen en tijden gemeten (waarbij de tijden over de dag verspreid zijn, zodat een representatief beeld wordt verkregen van de passanten op Plaza). Alleen bezoekers die Schiphol Plaza verlaten worden aangesproken. Derhalve wordt bij de uitgangen van Plaza geïnterviewd: het betreft de uitgangen naar het J. Dellaert plein, de uitgang naar parkeergarage P1, de NS perrons en de opgangen naar de vertrekhallen. Bij de opgangen naar de vertrekhallen worden alleen vertrekkende passagiers geïnterviewd, aangezien dit voor hen de plaats is waar zij Schiphol Plaza verlaten. Wegbrengers bijvoorbeeld kunnen ook op deze locatie

aangetroffen worden maar vallen op dat moment in de categorie “buiten doelgroep” omdat zij later terug komen om Plaza vervolgens definitief te verlaten via de uitgangen naar de parkeergarages, J. Dellaertplein of NS station. Aan elke 3e passant wordt gevraagd in welke doelgroep de passant valt (Schiphol medewerker, recreant, afhaler, wegbrenger etc) zonder dat vooraf medewerking wordt gevraagd voor het gehele onderzoek. Na het beantwoorden van deze vraag wordt vervolgens medewerking aan het volledige onderzoek gevraagd. Voor de Plaza Profiel- en gedrag rapportage is daarom alleen de eerste vraag uit de vragenlijst van belang. De overige vragen brengen systematisch de kwaliteitsperceptie van Schiphol Plaza in kaart van de verschillende doelgroepen en zijn in dit kader niet van belang. Het onderzoek wordt elk jaar, en voor elke meting volgens dezelfde systematiek uitgevoerd. De definitie van niet luchtvaart gebonden passanten is als volgt: dit betreft de totale categorieën OV reizigers, recreanten en overige alsmede een aandeel van de medewerkers die op de locatie Schiphol werkzaam zijn (dus ook bijvoorbeeld medewerkers Security bedrijven) in de niet-luchtvaart gebonden activiteiten. Expeditieruimten in het terminalcomplex worden gebruikt voor niet luchtvaartactiviteiten en op grond daarvan toegerekend aan niet luchtvaartactiviteiten.

- Ruimtes welke zijn gereserveerd voor permanent gebruik van Non-Aviation worden toegerekend aan Non-Aviation.
- De term lounges wordt gebruikt voor twee soorten verblijfsgebied op Schiphol. Het verblijfsgebied achter security check dan wel paspoortcontrole (niet commercieel en toegerekend aan de PMC Aviation onder aftrek van het gebruik door Non Aviation voor bijvoorbeeld winkels en horeca). Daarnaast bestaan er specifieke airlines lounges die commercieel zijn verhuurd en worden toegerekend aan de PMC Rental Terminal. De toegang en het gebruik van deze commercieel verhuurde ruimten valt in principe niet onder de zeggenschap van Schiphol.
- De ruimten onder de pieren (begane grond) worden veelal verhuurd (en worden niet toegerekend aan Luchtvaartactiviteiten) aan luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren, schoonmaak bedrijven etc. Dit zijn de kantoren en bedrijfsruimten die de luchtvaartmaatschappijen nodig hebben voor het primaire operationele proces van het afhandelen van passagiers en hun bagage. Deze ruimten zijn verschillend benaderbaar. Er zijn ruimten die vanaf de terminal (binnenuit) kunnen worden bereikt, dan wel vanaf randwegen en platformen (buitenaf), dan wel van beide kanten benaderbaar.
- Ov chip palen staan in clusters van twee opgesteld. De ov chippalen staan elk op een kleine grondplaat. De oppervlakte van de twee grondplaten, alsmede de tussenliggende restructuur (die even groot is als 1 grondplaat), wordt zonder m<sup>2</sup> voor wachtruimte toegerekend aan Non Aviation. Men passeert de ov paal zonder te stoppen, derhalve wordt geen wachtruimte toegerekend. De NS kaartautomaten staan in clusters van vier opgesteld. Hier wordt per kaartautomaat een meter wachtruimte toegerekend. De oppervlakten van de clusters van 4 kaartautomaten alsmede de toegerekende wachtruimte vóór de clusters worden toegerekend aan Non Aviation.

\*Als peildatum voor de vaststelling van deze verdeelsleutel geldt 1 juli van elk jaar. De verdeling van m<sup>2</sup> 's zoals die op dat moment worden gebruikt, wordt gebruikt voor de toerekening van afschrijvingskosten en activa van het daaropvolgende jaar. Voor de berekening van de tarieven, die worden vastgesteld voor 1 november (en ingaan op 1 april van het volgende jaar) wordt ook deze peildatum 1 juli aangehouden. Indien sprake is van een aanpassing van tarieven per 1 november (vaststelling voor 1 juni) dan wordt als peilmoment aangehouden 1 januari daaraan voorafgaand, of zo mogelijk, een recentere datum. Een uitzondering geldt indien alleen de security tarieven worden aangepast per 1 november. Voor deze aanpassing mag de peiling van 1 juli van het voorafgaande jaar worden aangehouden.

#### **Stap 4**

De kosten per gebouwdeel worden toegerekend aan de verschillende PMC's op basis van de vastgestelde m<sup>2</sup> verdeelsleutel per gebouwdeel.

NB. De kosten van het terminalcomplex die hier in aanmerking worden genomen zijn exclusief de onderliggende gronden. De gronden vormen een apart activum, dat wordt verantwoord bij de afdeling Terminal Real Estate. Toerekening van deze gronden vindt plaats op basis van daadwerkelijk gebruik, waarbij voor de grond onder het terminalcomplex gebruik wordt gemaakt van de m<sup>2</sup> verdeelsleutel van de gehele terminal (zie verder beschrijving Allocatiesleutel A1e Aviation).

Bij ontwikkelingen in het terminalcomplex die gepaard gaan met een uitbreiding van het verhuurbaar vloeroppervlakte worden de vierkante meters toegerekend aan de PMC's op basis van het gerealiseerde plan. Ten tijde van het investeringsplan wordt ruimte gereserveerd door zowel Aviation en Non-Aviation en vervolgens toegekend. Non-Aviation betaalt derhalve de gereserveerde ruimte ook als de ruimte nog niet door de PMC als zodanig gebruikt wordt.

Als in de bestaande situatie een functie verdwijnt uit het terminalcomplex, dan blijven de kosten bij de huidige PMC totdat een andere PMC de ruimte daadwerkelijk in gebruik neemt. Uitzondering op deze toerekening vormen tijdelijke wijzigingen ("uitleen" van vierkante meters van Aviation aan Non-Aviation of omgekeerd).

### **5.3.2 Toerekening exploitatiekosten Terminalcomplex (exclusief afschrijvingen)**

Toelichting: Specifieke kosten welke gemaakt worden voor Non-Aviation activiteiten in het terminalcomplex, zoals kosten voor aanbrengen en schoonmaak van reclameobjecten, worden gedragen door de betreffende Non-Aviation activiteit en maken geen onderdeel uit van deze toerekening.

De toerekeningprincipes voor de verschillende te onderscheiden kostensoorten met betrekking tot het beheer van de Terminal zijn als volgt:

Schoonmaak en bijbehorende personeelskosten:

- o Kosten worden per etage van een gebouwdeel toegerekend aan de feitelijke 'gebruiker' van de schoonmaakactiviteit. Basis is de m<sup>2</sup>-verdeling per etage van een gebouwdeel. Op deze verdeling worden eerst de m<sup>2</sup>'s van de winkels en de kantoren (exclusief de toegerekende toiletten en gangen) in mindering gebracht, aangezien de schoonmaakkosten hiervan rechtstreeks door de gebruiker worden betaald, en aldus geen onderdeel uitmaken van de te verdelen kosten. Schoonmaak kosten zijn beschikbaar per ruimte (ook voor gemeenschappelijke ruimtes zoals gangen en trappenhuisen). Gemeenschappelijke ruimten worden toegerekend aan alle PMC's die daarvan gebruik maken ook al maken ze hun eigen ruimten zelf schoon. Voor de verdeling van de schoonmaakkosten van gemeenschappelijke ruimten wordt de oorspronkelijke totale m<sup>2</sup>-verdeling per etage van een gebouwdeel gebruikt, zonder dat de zelf schoongemaakte ruimten in mindering worden gebracht.

Kosten van instandhouding (beheer: monitoring, onderhoud en modificaties) en bijbehorende personeelskosten:

- o Kosten worden per gebouwdeel toegerekend aan de feitelijke 'gebruiker', met als basis de m<sup>2</sup>-verdeling per gebouwdeel.

Kosten voor levering en transport van energie (gas en elektra):

- o Kosten worden per gebouwdeel toegerekend aan de feitelijke 'gebruiker' van de energievoorziening. De werkelijke kosten van energieverbruik en transport per gebouwdeel worden op basis van de m<sup>2</sup>-verdeling per gebouwdeel en wegingsfactoren toegerekend aan de PMC's. De wegingsfactoren zijn gebaseerd op de energie-intensiteit van de verschillende functiegebieden in een PMC (zie voor een nadere uitleg de detailbeschrijving van doorbelasting D18 OU Aviation).

#### Water

- De kosten per gebouwdeel worden toegerekend op basis van de m<sup>2</sup>-verdeling per gebouwdeel van de terminal, na eliminatie van de PMC's die geen water gebruiken (Security, Parking & Mobility Services, Premium Services en Ads&info).

#### Overige personeelskosten en overige kosten:

- De kosten worden toegerekend op basis van de m<sup>2</sup>-verdeling van het gehele Terminalgebouw.
- De kosten voor zuivering en rioolrecht worden verdeeld op basis van de verdeelsleutel voor water.

### 5.3.3 Toerekening security kosten

Binnen security kan onderscheid worden gemaakt tussen activiteiten ten behoeve van grenspassage en beveiliging. Alle kosten met betrekking tot grenspassage komen ten laste van de PMC Security. Op het gebied van beveiliging is gedetailleerde Europese en Nationale wet- en regelgeving van toepassing. De nummers van de nu geldende Europese regelgeving zijn:

- EU Verordening 300/2008 (kaderverordening)
- 185/2010 (implementatieverordening)
- EU Commissie Besluit C(2010)774

De zwaarte van de verplichte beveiligingsmaatregelen is onder andere afhankelijk van de aangewezen gebiedstatus. Het luchthaventerrein is verdeeld in landzijde en luchtzijde. Aan landzijde zijn openbare (public) gebieden en bedrijfsbeveiligde (secured) gebieden ingericht. De openbare gebieden zijn noch beschermd noch bedrijfsbeveiligd (bijvoorbeeld Schiphol Plaza); hier zijn wel beveiligingsmaatregelen van kracht, maar iedereen heeft in principe toegang. Een Schipholpas is in dat gebied niet nodig.

Bedrijfsbeveiligd gebied is het gebied waarvoor specifieke beveiliging- / toegangsvoorzieningen worden geleverd. Dit gebied is in principe wel toegankelijk voor iedereen, afhankelijk van het toegangsbeleid zoals gesteld door de eigenaar van het gebouw / terrein (bijvoorbeeld personeelsparkeerterrein en het Schipholgebouw).

Aan luchtzijde zijn om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke gebieden (SRA en SRA-(CP)) ingericht, en gecontroleerde (controlled) gebieden; dit zijn beiden "beschermd gebieden". Tot deze gebieden hebben alleen passagiers en medewerkers van organisaties die in dat beschermde gebied werkzaamheden verrichten toegang, bijvoorbeeld de lounges, de pieren en het platform, en waarbij toegangs- en/of beveiligingscontrole-maatregelen worden uitgevoerd. SRA/SRA-(CP) gebieden zijn verder onderverdeeld in deelgebieden, zoals de bagagekelder en het platform. Verschil tussen gecontroleerd gebied en SRA/SRA-(CP) is dat naast een toegangscontrole ook een beveiligingscontrole wordt uitgevoerd bij het betreden van SRA/SRA-(CP).

SRA (Security Restricted Area) vereist een percentage veiligheidsonderzoeken (te bepalen door overheid), SRA-(CP) (Security Restricted Area Critical Part) vereist 100%. Sommige gebieden moeten SRA-(CP) zijn (pax wachtruimte na screening, directe omgeving vliegtuig, gebied waar gescreende ruimbagage staat). Binnen SRA moeten delen daarbinnen dus alsnog SRA-(CP) zijn, dus opnieuw veiligheidscontrole. Schiphol heeft uit hoofde van efficiëntie gekozen voor SRA-(CP) in alle gebieden waar ten minste SRA vereist is.

De beveiliging van niet SRA-(CP) gebieden dient naast security, ook een duidelijk bedrijfsbeveiligingsdoel, namelijk de continuïteit van de bedrijfsvoering. De beveiligingskosten voor deze gebieden worden toegerekend aan de verschillende PMC's op basis van daadwerkelijk gebruik:

Beveiliging voor publiek toegankelijke gebieden

- Kosten voor specifieke maatregelen worden doorbelast aan de gebruiker (bijv. winkel beveiliging Plaza, doorbelast aan OU Consumers Products & Services).
- Overige maatregelen voornamelijk gericht op criminaliteitsbestrijding: camerabewaking, mobiele surveillance en nachtsluiting Plaza/NS station, parkeerterrein P7/transportstraat, Aankomst- en Vertrekhal. Kostentoe rekening op basis van m<sup>2</sup>-verdeelsleutel van het gehele Terminalgebouw.
- Kosten die specifiek worden gemaakt voor de beveiliging van het ondergrondse NS station worden (tegen integrale kostprijs) bij de NS in rekening gebracht.



### 5.3.4 Toerekening landzijdige infrastructuur

Voor de toerekening van de kosten van landzijdige infrastructuur wordt een berekeningsmethodiek gehanteerd waarvan de input variabelen jaarlijks worden geactualiseerd. Daarbij wordt rekening gehouden met de karakteristieken van de verschillende arealen op het Schiphol terrein (Zuidoost, Zuid, Centrum laag, Centrum hoog, Centrum-Oost, Noord, Oost). Voor de indeling in arealen wordt verwezen naar Bijlage 6. Als gevolg van recente gebiedsontwikkeling in Noord West zal dit gebied op kortere termijn worden toegevoegd als separaat areaal.

In de toerekeningsmethodiek wordt onderscheid gemaakt tussen exploitatiekosten die direct kunnen worden toegewezen aan een PMC en niet direct toewijsbare exploitatiekosten. De allocatiesleutel voor de exploitatiekosten en de activa wordt als volgt bepaald:

1. Kosten die direct toewijsbaar zijn aan een PMC, worden direct toegewezen aan de betreffende PMC. Voor luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation) betreft dit de kosten die worden gemaakt om het verkeer op de voorrijwegen (aankomst en vertrekpassage) in goede banen te leiden. Hieronder vallen de salariskosten van de Buitengewone Opsporingsambtenaren, de verkeersregelaars en een beleidsmedewerker, advieskosten en kosten van de beveiliging rondom dit deel van de voorrijwegen.

Voor de verdeling van de overige kosten, vindt de toerekening van kosten plaats op basis van de verdeling in arealen en het gebruik van deze arealen door de verschillende PMC's. Hiertoe vindt eerst een toerekening van kosten naar arealen plaats.

2. De afschrijvingskosten per areaal worden direct toegerekend naar het betreffende areaal.
3. Voor enkele arealen is het daadwerkelijke gebruik niet vast te stellen op basis van een verkeerstelling. Dit betreft de gebieden voor algemeen gebruik, zoals de groenvoorzieningen en het gemaal en het J-gebied. De afschrijvingskosten van deze arealen worden naar verhouding van de afschrijvingskosten verdeeld over alle overige arealen.
4. De kosten van onderhoud en groenvoorziening worden toegerekend naar de verschillende arealen op grond van de gebruiksintensiteit van de verschillende arealen. De maatstaf die hiervoor wordt gebruikt is de verkeerstelling per areaal.
5. Ten behoeve van de toerekening van de overige niet direct toewijsbare kosten wordt als driver de historische aanschafwaarde per areaal gehanteerd. Na evaluatie is gebleken dat de aanschafwaarde het meest bepalend is voor de kosten van instandhouding. Dit komt met name tot uiting in het kostenverschil tussen het verhoogde wegennet en het wegennet op maaiveld.
6. Voor de gebieden voor algemeen gebruik wordt de historische aanschafwaarde naar verhouding verdeeld over de overige arealen.
7. Vervolgens worden de overige niet direct toewijsbare kosten toegewezen aan de arealen op basis van de verhouding van de historische aanschafwaarden van deze arealen.
8. De verschillende kostensoorten per areaal die met de voorgaande stappen zijn berekend, worden toegewezen aan de PMC's Aviation, Parking & Mobility Services en/of Real Estate op basis van verkeers- en parkeertellingen per areaal. Alleen de kosten van de arealen Centrum (hoog en laag) en Zuidoost worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. In de verkeerstellingen wordt vrachtverkeer en verkeer voor Valet Parking als verkeer voor Real Estate respectievelijk Parkeren (niet-luchtvaartactiviteiten) opgenomen."

NB. De kosten met betrekking tot de landzijdige infrastructuur die hier in aanmerking worden genomen zijn exclusief de onderliggende gronden. De gronden vormen een apart activum, dat wordt verantwoord bij de afdeling Capacity Management. Toerekening van deze gronden vindt

plaats op basis van daadwerkelijk gebruik, waarbij voor de grond onder de landzijdige infrastructuur gebruik wordt gemaakt van m<sup>2</sup>'s per areaal en de verkeerstellingen per areaal (zie verder beschrijving in bijlage 4 Allocatiesleutel A5 OU Aviation-verkeerstellingen; hier is ook een rekenvoorbeeld opgenomen).

### 5.3.5 Toerekening kosten centrale stafafdelingen

Centrale stafafdelingen werken per definitie voor het gehele concern en niet voor individuele PMC's. Voor een aantal bijzondere kostencomponenten is één specifieke verdeelsleutel aan te wijzen. Dit geldt voor de volgende componenten:

Centraal HR:	Verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van personeelskosten per PMC.
Facilitaire dienst: Huisvesting	Verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van m <sup>2</sup> gebruik van kantoorruimte per afdeling en vervolgens op basis van de toewijzing van de afdelingen naar PMC's.
Facilitaire dienst: Overig	Verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van aandeel in personeelskosten per PMC. De PMC's Regionale Luchthavens en Overige Deelnemingen krijgen geen kosten toegerekend, aangezien de Facilitaire Dienst niet voor deze onderdelen werkt.
Verzekeringskosten	De verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van de herbouwwaarde per verzekerd object en de gebruiker van dit object. Belangrijkste gedeelde objecten zijn het terminal complex (toerekening op basis van m <sup>2</sup> verdeling van het gehele terminal gebouw, zie boven) en de landzijdige infrastructuur (toerekening van de objecten op basis van de verkeerstellingen, zie boven). De kosten voor de bedrijfsschadeverzekering worden toegerekend op basis van verdeling van de omzet per PMC.

De overblijvende kosten binnen OU staven en concern betreffen kosten van afdelingen als Directie, Corporate Control, Accountinghouse, Corporate Development: afdelingen die ondersteunend zijn voor het hele bedrijf.

De verschillende PMC's waaraan de kosten van deze stafafdelingen moeten worden toegerekend, hebben allen een verschillende karakteristiek en maken allemaal op verschillende wijze gebruik van de diensten van deze stafafdelingen. Gegeven deze verschillen in het gebruik van de diensten van de stafafdelingen, is het voor de 'overblijvende' kostenplaatsen / kostensoorten van staven en concern aldus niet mogelijk om rechtstreeks of zoveel mogelijk rechtstreeks toe te rekenen op basis van een eenduidige verdeelsleutel. Deze kostenplaatsen / kostensoorten worden daarom, zoals wordt voorgeschreven in artikel 8 lid 10 sub b van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol, toegerekend op grond van het aandeel van de - reeds toegerekende - kosten in de totale kosten. De sleutel wordt daarbij gebaseerd op de kostenverdeling per PMC na doorbelastingen en allocatie.

### 5.3.6. Toezichtskosten ACM

Per 2015 worden door ACM kosten doorberekend aan marktorganisaties op basis van het 'Besluit doorberekening kosten ACM' van 27 oktober 2014. Schiphol zal een inschatting van deze

kosten opnemen in het consultatiebudget. De inschatting zal worden gebaseerd op de werkelijke gefactureerde kosten van het vorige jaar (t-1). De kosten worden verantwoord op kostenplaats 40293 AM/AC/Control Pricing en wordt gealloceerd met allocatiesleutel A7b.

#### **5.4 Uitwerking toerekening opbrengsten**

De belangrijkste inkomstenbron van de luchtvaartactiviteiten bestaat uit de havengelden. Voor de verschillende diensten kent Schiphol Group de volgende opbrengstcategorïeën die onderdeel zijn van de havengelden:

- Start- en landingsgelden voor het vliegtuig
- Parkeergelden voor het vliegtuig
- Vergoeding per passagier voor voorzieningen voor algemene luchtvaartactiviteiten
- Vergoeding per passagier voor voorziening voor beveiligingsactiviteiten

Havengeldtarieven voor starten en landen zijn gedifferentieerd naar o.a. gewicht, geluid, vluchtsoort, wijze van afhandeling (connected of disconnected) en tijdstip. Parkeergelden zijn gebaseerd op gewicht en duur. Vergoedingen per passagier zijn gedifferentieerd naar lokaal vertrekkende en overstappende passagiers. De havengeldtarieven zijn vastgelegd en gepubliceerd in een havengeldregeling.

Naast de havengelden bestaan er nog overige inkomsten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten, deze activiteiten zijn specifiek benoemd in de AMvB.

De opbrengsten uit bovengenoemde activiteiten worden rechtstreeks en volledig toegerekend aan de luchtvaart- en beveiligingsactiviteiten.

Subsidievoordelen die toerekenbaar zijn aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Dit betreft subsidievoordelen die in directe relatie staan tot investeringen en andere exploitatiekosten met betrekking tot luchtvaartactiviteiten. Dit toerekeningsprincipe geldt ook voor subsidies welke worden verkregen in de vorm van een vermindering van de te betalen vennootschapsbelasting. Toerekening geschiedt, voor zover bekend, bij de ex-ante kostenbepaling. Niet gebudgetteerde, maar wel gerealiseerde bedragen worden meegenomen in de verrekening.

#### **5.5 Conformiteit Wet luchtvaart**

Het Toerekeningssysteem, zoals hiervoor beschreven qua methodiek en principes, is zodanig opgezet dat wordt voldaan aan de wettelijke vereisten van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit.

##### **Marktconformiteit**

Aan de eis van marktconformiteit wordt voldaan, doordat alle materiële vaste activa die voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt, worden gewaardeerd op basis van historische kostprijs. Daarnaast betekent marktconformiteit voor Schiphol ook dat activiteiten die niet luchtvaart gebonden zijn en ook worden aangeboden aan derden, dit tegen marktprijs gaat. Verder worden de opbrengsten van alle activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten. Voor dit rechtstreekse verband geldt als criterium, dat de betreffende faciliteiten of diensten noodzakelijk zijn voor de gebruikers, en dat voor deze faciliteiten of diensten geen substituuat voorhanden is (toelichting artikel 2 Besluit exploitatie luchthaven Schiphol).

##### **Proportionaliteit**

Verdeelsleutels worden vastgesteld op basis van een logische meeteenheid die als maatstaf wordt gehanteerd voor het daadwerkelijke gebruik. Indien één enkele meeteenheid op zichzelf onvoldoende afspiegeling is van het daadwerkelijke gebruik, worden extra meeteenheden gebruikt om de verdeelsleutel vast te stellen. Zodoende wordt gewaarborgd dat de kosten van

gedeelde productiemiddelen naar rato van het daadwerkelijke gebruik voor luchtvaartactiviteiten aan die activiteiten worden toegerekend.

**Integraliteit**

De gehanteerde methodiek voor de toerekening draagt zorg voor een volledige toerekening van alle kosten van productiemiddelen (waaronder materiële vaste activa) die voor luchtvaartactiviteiten worden gemaakt. Dit wordt allereerst gewaarborgd door de boeking van doorbelastingen, waar nodig, en de allocatie van alle kosten en opbrengsten. Verder is de financieel administratieve organisatie van Schiphol Group zo ingericht, dat zij controleerbaar voldoet aan de daarvoor geldende vennootschappelijke regels en verslaggevingnormen, waaronder juistheid en volledigheid.

## 6. Financieel administratieve organisatie

In dit hoofdstuk wordt meermaals verwezen naar het Accounting Manual van Schiphol Group. Bij de beschrijving van het Toerekeningssysteem is gebruik gemaakt van de versie van 1 januari 2006 inclusief de jaarlijkse aanpassingen na die tijd als gevolg van wijzigingen in IFRS. Indien sprake is van principes uit het Accounting Manual welke specifiek van belang zijn voor het Toerekeningssysteem, dan zijn deze principes in de tekst opgenomen.

### 6.1 Algemene grondslagen

N.V. Luchthaven Schiphol (N.V.L.S.) is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht en valt daarmee onder de verplichtingen van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek. Artikel 2:10 BW verplicht de Raad van Bestuur van N.V.L.S om van de vermogenstoestand en van alles betreffende de werkzaamheden van de rechtspersoon, naar de eisen die voortvloeien uit deze werkzaamheden, op zodanige wijze een administratie te voeren, en de daartoe behorende boeken, bescheiden en andere gegevensdragers op zodanige wijze te bewaren, dat te allen tijde alle rechten en verplichtingen van de rechtspersoon kunnen worden gekend. N.V.L.S. is verder verplicht een Jaarrekening op te stellen. Vanaf 2005 is Schiphol Group verplicht haar geconsolideerde Jaarrekening op te stellen in overeenstemming met International Financial Reporting Standards (IFRS), voor zover aanvaard door de EU. De vennootschappelijke Jaarrekening wordt opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de door artikel 2:362 lid 8 BW geboden mogelijkheid om in de vennootschappelijke Jaarrekening de grondslagen van waardering en resultaatbepaling toe te passen die in de geconsolideerde Jaarrekening worden gehanteerd.

De financiële verslaglegging van Schiphol Group is gebaseerd op dit wettelijke kader en op de geldende nationale en internationale normen voor de financiële verslaglegging. De inrichting van de financieel administratieve organisatie én van het bijbehorende stelsel van interne controlemaatregelen van Schiphol Group is gericht op een tijdige, volledige en juiste verwerking van alle financiële transacties.

De belangrijkste beginselen die worden toegepast door Schiphol Group in haar financiële verslaglegging zijn de beginselen van toerekening en causaliteit, bestendige gedragslijn en continuïteit (zie hiervoor ook paragraaf 5.2.2).

De grondslagen voor de financiële verslaglegging van Schiphol Group zijn vastgelegd in het Accounting Manual. In de volgende paragraaf worden de belangrijkste bepalingen met betrekking tot materiële vaste activa, afschrijvingen en voorzieningen beschreven.

Voor wat betreft het Toerekeningssysteem van kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten, wordt volledig aangesloten op het bestaande grootboek en de daarvoor geldende grondslagen. De toerekening wordt toegepast op dezelfde verzameling van opbrengsten en kosten die, middels het grootboek, voor de Jaarrekening wordt gebruikt, en die als zodanig onderwerp is van interne en externe accountantscontrole. In het geval dat de van toepassing zijnde grondslagen van de externe Jaarrekening regels in strijd zijn met expliciet in de Wet luchtvaart opgenomen voorwaarden prevaleert bij de vaststelling van tarieven en de verantwoording hierover, de Wet luchtvaart.

Aanvullende financiële en kwantitatieve informatie (relevante volumes) is afkomstig uit afzonderlijke meetsystemen, zoals een personeelsregistratie en een m<sup>2</sup> registratie. Deze bronssystemen maken integraal onderdeel uit van de administratieve organisatie, en dus van de maatregelen van interne controle van Schiphol Group. In het kader van de controle op de

segmentinformatie, kunnen de relevante gegevens voor toerekening (gebaseerd op risico analyse en controle aanpak van de accountant) zoals vastgelegd in deze bronsystemen ook onderwerp van controle door de externe accountant zijn.

Periodieke administratieve afsluitingen vormen de basis voor zowel de financiële jaarverslaggeving als voor de Regulatory Accounts als bedoeld in art. 8.25 g lid 3 van de Wet luchtvaart (zie hierna onder paragraaf 8.3.2 van dit document). De totstandkoming van zowel de financiële jaarverslaggeving van Schiphol Group als de Regulatory Accounts vindt dus plaats binnen dezelfde administratieve organisatie, met voor de Regulatory Accounts daarnaast specifiek een aantal extracomptabele aanpassingen.

## **6.2 Specifieke grondslagen**

### **6.2.1 Materiële vaste activa en afschrijvingen**

Op de verwerking van materiële vaste activa en afschrijvingen is IAS 16, Property, Plant & Equipment van toepassing.

#### **Activering**

Een materieel vast activum wordt als activum opgenomen indien:

- het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen met betrekking tot het activum naar Schiphol Group zullen vloeien; én
- de kostprijs van het activum voor Schiphol Group op betrouwbare wijze kan worden bepaald; én
- de kostprijs van het volledig activum gelijk is aan of hoger is dan € 20.000.

In aanvulling op het algemene uitgangspunt stelt IFRS niet langer dat voor uitgaven na eerste investering als activeringscriterium geldt dat deze uitgaven minimaal moeten leiden tot een verbetering van het oorspronkelijke prestatievermogen van het actief, maar dat sprake moet zijn van het handhaven van het (resterende) prestatievermogen. Daarnaast geldt als criterium dat materiele vaste activa op de balans opgenomen mogen worden als sprake is van economisch eigendom. Dit kan het geval zijn als geen sprake is van juridisch eigendom maar als de economische voordelen wel in belangrijke mate naar Schiphol Group vloeien en er dus feitelijk sprake is van beschikkingsmacht (o.a. Cat B voertuigen).

#### **Afschrijvingen**

Op materiële vaste activa moet worden afgeschreven voor zover deze aan technische of economische slijtage onderhevig zijn. Het is niet toegestaan afschrijvingen achterwege te laten op grond van de overweging dat de waarde van de desbetreffende activa is gestegen. De afschrijvingstermijn, zijnde de termijn waarin een vast activum wordt afgeschreven is de economische levensduur van het activum. De hoogte van de afschrijving dient stelselmatig te worden bepaald, zodanig dat een activum of een groep van gelijksoortige activa aan het eind van de verwachte gebruiksduur tot de geschatte restwaarde zal zijn afgeschreven. Schiphol Group hanteert de lineaire afschrijvingsmethode, waarbij afgeschreven wordt op alle materiële vaste activa, met uitzondering van grond, vastgoedbeleggingen en materiële vaste activa in aanbouw of ontwikkeling. De afschrijving van een activum begint op het moment dat het activum feitelijk in gebruik wordt genomen. De afschrijving eindigt als de laatste afschrijvingstermijn is verstreken, of eerder in geval het actief buiten gebruik wordt gesteld vóór het beëindigen van de levensduur. De afschrijving wordt niet achterwege gelaten op het moment dat het activum niet meer wordt gebruikt, stilstaat en wordt aangehouden voor vervreemding, tenzij het activum volledig is afgeschreven. Materiële vaste activa die gedurende het boekjaar beschikbaar zijn gekomen voor gebruik worden pro rata afgeschreven.

Bij toekomstige buitengebruikstelling wordt de lineaire afschrijving bijgesteld over de resterende economische levensduur. Bij onmiddellijke buitengebruikstelling van luchtvaartgerelateerde activa

stopt de afschrijving en worden de kosten van desinvestering meegenomen in de verrekening conform de regels van de AMvB. Deze desinvestering is onderdeel van de business case van het betreffende investeringsbesluit. Op materiële vaste activa verkregen als financiële lease wordt afgeschreven in overeenstemming met identieke activa die de vennootschap zelf in eigendom heeft. De afschrijvingstermijn kan korter zijn indien de lease termijn korter is, niet verlengd zal worden en de betreffende activa niet overgenomen zullen worden.

### **Afschrijvingstermijnen**

In de vaste activa administratie worden de activa gerubriceerd in activacategorieën. Elke activacategorie kent vervolgens een nadere indeling naar subcategorieën. Voor elke subcategorie is een standaard afschrijvingstermijn vastgesteld. De standaard afschrijvingstermijnen zijn vastgesteld door de concerndirectie. Voor deze standaard afschrijvingstermijnen geldt in principe dat zij in overeenstemming zijn met de verwachte levensduur van de activa van de betreffende categorie. In de praktijk kan het echter voorkomen dat het, op basis van de verwachte levensduur van een specifiek activum, wenselijk is af te wijken van de standaard. Tot een dergelijke afwijking kan alleen in overleg met de Group Control afdeling worden besloten aan de hand van een schriftelijke motivatie van de noodzaak tot afwijking. Redenen om af te wijken van de standaard afschrijvingstermijn zijn de volgende (limitatieve opsomming):

- Onderdelen van een actief worden later opgeleverd dan dat het hoofdactief in gebruik wordt genomen. De activering van deze onderdelen vindt daardoor ook later plaats dan de activering van het hoofdactief. Het hoofdactief is geactiveerd met de standaard afschrijvingstermijn, de latere uitgaven krijgen dezelfde einddatum en derhalve een kortere levensduur. Bij latere uitgaven kan sprake zijn van vervangingsinvesteringen of uitbreidingsinvesteringen
- Verlenging economische levensduur door opwaardering middels investering.
- Gedurende de afschrijvingsperiode blijkt dat de technische levensduur korter is dan de economische levensduur zoals ingeschat ten tijde van in gebruikname.
- Desinvesteren in de toekomst. Bijvoorbeeld indien bekend is dat er over enkele jaren wordt gedesinvesteerd, dan wordt de (meestal langere) economische levensduur ingekort naar moment van desinvesteren (IFRS).
- Financial lease van bestaande activa - restant looptijd tot aan normale economische levensduur.
- Binnen de hoofdindeling 'Overige materiële vaste activa' bevindt zich de subgroep 'Overige activa'. Voor deze subgroep is in het accounting manual een standaard levensduur gesteld tussen 5 en 10 jaar. Het kan voorkomen dat een specifiek actief binnen deze categorie een afwijkende levensduur krijgt omdat de economische of kortere technische levensduur buiten deze range valt.

Gegeven de dynamiek van de luchtvaartbranche en het kapitaalintensieve karakter van Schiphol Group, is een jaarlijkse evaluatie van de standaard levensduur en restwaarde noodzakelijk. De controlfunctie is verantwoordelijk voor de uitvoering van deze evaluatie. Een wijziging in economische levensduur kan leiden tot een aanpassing van de standaard afschrijvingstermijn en/of restwaarde. Deze aanpassing moet worden goedgekeurd door de concerndirectie. Group Control heeft daarbij een adviserende rol. Verwerking hiervan wordt getoetst aan de mogelijkheden binnen IFRS.

De afschrijvingstermijn, zijnde de termijn waarin een vast actief wordt afgeschreven, is gelijk aan de gebruiksduur. De gebruiksduur is de kortste van de technische en economische levensduur van het actief. De vaststelling van de afschrijvingstermijnen wordt getoetst aan de mogelijkheden binnen IFRS.

Een overzicht van de standaard afschrijvingstermijnen van materiële vaste activa voor luchtvaartactiviteiten is opgenomen in Bijlage 1.1. Schiphol Group hanteert geen gemiddelde levensduren maar werkt met een enkele levensduur per activum.



Conform de richtlijnen van IFRS worden, indien de vastgestelde gebruiksduur niet langer van toepassing is, de afschrijvingen prospectief aangepast. Een besluit hiertoe wordt door de directie van Schiphol Group genomen op grond van de feitelijke/voorzienende bedrijfseconomische situatie. De aanleidingen hiervoor kunnen verschillend zijn, te denken valt hierbij aan wijzigingen in marktomstandigheden, milieuvorwaarden of andere juridische voorwaarden. Een dergelijk besluit wordt naar de feitelijke omstandigheden genomen en wordt getoetst aan de mogelijkheden binnen IFRS.

Bij een aanpassing van de afschrijvingstermijn, wordt de historische afschrijving niet aangepast maar vindt correctie plaats in de toekomstige afschrijvingen. Een verlenging of verkorting van de afschrijvingsperiode van activa gaat niet gepaard met herwaarderings- of afwaarderings van het materieel vast activum.

Indien een verandering van een afschrijvingsmethode zich voordoet, worden de afschrijvingskosten in de periode na het doorvoeren van de verandering gebaseerd op de boekwaarde van het activum op het moment van verandering van methode.

## **6.2.2 Voorzieningen**

Op de verwerkingwijze van voorzieningen is IAS 37, Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets van toepassing.

### **Opname voorziening**

Een voorziening wordt uitsluitend opgenomen op de balans, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Schiphol Group een bestaande verplichting heeft (in rechte afdwingbaar of feitelijk) ten gevolge van een gebeurtenis in het verleden; én
- het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen noodzakelijk is; én
- er een betrouwbare schatting kan worden gemaakt van de omvang van de verplichting.

Voorwaardelijke verplichtingen worden niet in de balans opgenomen maar worden alleen in de toelichting vermeld mits het waarschijnlijk is dat de verplichting zal leiden tot een uitstroom van middelen.

### **Waardering**

Het bedrag dat als voorziening wordt opgenomen, moet de beste schatting zijn van de uitgaven die nodig zijn om de bestaande verplichting op de balansdatum af te wikkelen. De beste schatting is het bedrag dat Schiphol Group redelijkerwijs zou moeten betalen om de verplichting af te wikkelen. Om steeds de beste schatting weer te geven, moeten voorzieningen op elke balansdatum worden beoordeeld met gebruikmaking van de actuele, beschikbare informatie. Indien noodzakelijk, wordt de voorziening op basis hiervan aangepast. Voorzieningen worden opgenomen tegen de contante waarde van de uitgaven die naar verwachting vereist zullen zijn om de verplichting af te wikkelen. Discontering vindt, alleen plaats indien de tijdwaarde materieel is. De hierbij gehanteerde disconteringsvoet is gebaseerd op de huidige markttrente.

### **Gebruik voorziening**

Een voorziening kan alleen worden gebruikt voor de uitgaven waarvoor de voorziening oorspronkelijk was opgenomen.

### **6.3 Administratiesystemen**

Ten behoeve van de financiële administratie wordt gebruik gemaakt van een aantal geautomatiseerde systemen. Voor de verschillende opbrengsten zijn er verschillende bronsystemen, waaronder het havengeldsysteem, het concessiesysteem, en het systeem voor de registratie van verhuringen. De financiële administratie van Schiphol Nederland B.V. vindt plaats in Oracle. Dochterondernemingen en deelnemingen kunnen andere systemen gebruiken. Voor de consolidatie en segmentatie (toerekening naar PMC's) wordt het systeem Ifact gebruikt. Deze verschillende systemen zijn aan elkaar gekoppeld met behulp van diverse interfaces.

Het systeem voor de financiële administratie, Oracle, is ingericht in Operating Units. Een Operating Unit is de administratieve benaming van een bedrijfs onderdeel of een deelneming die al dan niet een eigen administratie in Oracle heeft.

De eerste stap om te komen tot de informatie per PMC vindt plaats met de primaire vastlegging in de financiële administratie per Operating Unit. Vervolgens vindt in de financiële administratie ook de tweede stap plaats, waarbij doorbelastingen worden geboekt tussen de Operating Units. De derde stap, de allocatie naar PMC's vindt deels ook nog plaats in het systeem voor de financiële administratie. De toewijzing naar PMC's voor wat betreft activa (en de daarmee samenhangende afschrijvingskosten) vindt plaats in het Activa Register in Oracle. In de financiële administratie wordt gebruik gemaakt van een boekseutel, waarmee doorbelastingen tussen OU's en allocaties naar PMC's eenvoudig kunnen worden ingevoerd en herkend.

Vervolgens vindt consolidatie van deze gegevens plaats. Na deze consolidatie worden de overige kosten en de opbrengsten tenslotte, per kostenplaats / kostensoort combinatie van de verschillende Operating Units, gealloceerd naar PMC's in Ifact. De totale toerekening naar PMC's vindt aldus plaats op de geconsolideerde cijfers.

Zie schema paragraaf 5.1.1 voor een verduidelijking van de systematiek van toerekening en de gehanteerde administratiesystemen.

### **6.4 Planning & Control cyclus**

De Planning & Control cyclus van Schiphol is opgenomen in het processchema van Schiphol onder de besturende processen en onder te verdelen in de deelprocessen Strategisch Plan, Tactisch Plan, Budget en Jaarverwachting. Realisatie met de maandelijkse afsluiting van de boekhouding en de verantwoording van de financiële uitkomsten is onderdeel van de ondersteunende processen.

#### **6.4.1 Voorcalculatie: Strategisch Plan, Tactisch Plan en Jaarverwachting**

Het doel van het deelproces 'Strategisch Plan is het opstellen van een meerjarenplan dat bestaat uit het herijken van de missie, visie en strategie van de BA Aviation met een financiële uitwerking voor het huidige jaar, het volgende jaar en de vier jaren daarna. Dit deelproces wordt in de eerste helft van het jaar uitgevoerd, met een periodiciteit van eenmaal per drie jaar.

Het doel van het deelproces Tactisch Plan en Budget is het vaststellen van het vierjarenplan en budget voor het volgende jaar, in de tweede helft van het jaar daar aan voorafgaand, voor Aviation en Security en ook voor de niet luchtvaartactiviteiten.

Het jaarlijkse budgetteringsproces voor het komend jaar is in feite een update van het 1e komende jaar van het Tactisch Plan en komt gereed rond november, met formele goedkeuring door de RvC in december. Het doel van het deelproces Jaarverwachting is het minimaal per kwartaal opstellen van de jaarverwachting voor de exploitatierekening (opbrengsten en kosten) en de investeringen voor het lopende jaar. Door een vergelijking te maken met het budget van het lopende jaar is te bepalen of ingrijpen noodzakelijk is om binnen de budgetbeperkingen van het lopende jaar te blijven. De Jaarverwachting wordt uitsluitend voor interne doeleinden

opgesteld en wordt niet gedeeld met derden. De meest recente jaarverwachting wordt echter wel gebruikt als input voor het consultatiebudget van het komende jaar, zodat de meest recente inzichten in dit budget zijn verwerkt.

Het Tactisch plan, het budget en de jaarverwachting(en) worden opgesteld onder verantwoordelijkheid van de diverse bedrijfsonderdelen, en geaccordeerd door de directie van Schiphol Group.

In de consultatie documentatie wordt financiële informatie gegeven over het volgende jaar. Deze informatie wordt mede gebaseerd op de laatste Jaarverwachting en vergeleken met de consultatie documentatie van het huidige jaar. Voor investeringen wordt informatie verstrekt voor de komende 5 jaar.

Eventuele verrekeningen worden pas na afloop van een jaar gedaan (conform de Wet luchtvaart). Voor vaststelling van tarieven ingaande per 1 april (komend jaar) wordt gebruik gemaakt van de meest recente informatie, die beschikbaar is op het moment dat de consultatie wordt opgestart. Dit betekent dat gebruik wordt gemaakt van de financiële informatie van het volgende jaar verkregen via het genoemde deelproces 'Tactisch Plan'. Indien nodig vindt bijstelling van de hierin opgenomen gegevens plaats op basis van de meest recente inzichten van dat moment. Doordat deze informatie m.b.t. het volgende jaar in detail is opgebouwd, in de financiële systemen van Schiphol is opgenomen en Schiphol voor interne en externe doelstellingen hiermee stuurt kan gedetailleerde informatie in de consultatie documentatie worden opgenomen maar is ook na afloop van het jaar een gedetailleerde vergelijking mogelijk tussen realisatie en consultatie waarmee dan de verrekening conform de Wet luchtvaart kan worden gemaakt.

Bij vaststelling van tarieven ingaande per 1 november van het lopend jaar wordt de financiële informatie van het jaar verkregen via het genoemde deelproces 'Budgettering'. Indien nodig vindt bijstelling van de hierin opgenomen gegevens plaats op basis van de meest recente inzichten van dat moment, welke zijn vastgesteld door de directie van Schiphol Group. Doordat deze informatie in detail is opgebouwd, in de financiële systemen van Schiphol is opgenomen en Schiphol voor interne en externe doelstellingen hiermee stuurt kan gedetailleerde informatie in de consultatie documentatie worden opgenomen maar is ook na afloop van het jaar een gedetailleerde vergelijking mogelijk tussen realisatie en consultatie waarmee dan de verrekening conform de Wet luchtvaart kan worden gemaakt.

#### **6.4.1.1 Opbrengsten**

In de deelproces 'Tactisch Plan' worden havengeld opbrengsten vastgesteld d.m.v. verkeer & vervoer verwachtingen en de betreffende havengeld tarieven / structuur. Verkeer & vervoer wordt bepaald door Schiphol Group na overleg met marktpartijen, rekening houdend met de meest actuele relevante ontwikkelingen uit de markt.

#### **6.4.1.2 Kosten**

Kosten worden bepaald door rekening te houden met het uitgangspunt in de Wet luchtvaart dat de kosten moeten zijn gebaseerd op de verwachte / gerealiseerde kosten in het afgelopen jaar, geplande efficiency resultaten, aanpassingen in operatie (volume en wijze van afhandelen / operatie) en nieuw berekende allocatiesleutels (door de ACM goedgekeurde Toerekeningssysteem ligt voor enkele jaren vast maar elk jaar worden de nieuwe actuele sleutels conform dezelfde methodiek bepaald en gebruikt voor het vaststellen van de kosten in het komende jaar).

#### **6.4.1.3 Asset base / Investeringen**

De Asset base wordt bepaald aan de hand van investeringen, afschrijvingen en nieuw berekende allocatiesleutels (het door de ACM goedgekeurde Toerekeningssysteem ligt voor enkele jaren vast, maar elk jaar worden de nieuwe actuele percentages conform dezelfde methodiek bepaald en gebruikt voor het vaststellen van de Asset base / investeringen in het komende jaar). Informatie m.b.t. investeringen wordt voor de komende 5 jaar verstrekt.

#### **6.4.1.4 Kwaliteitsindicatoren**

Kwaliteitsindicatoren worden tegelijkertijd bepaald met Tactisch Plan en Budget aangezien bij elk geldbedrag andere activiteiten horen en daarmee ook andere waarden van de kwaliteitsindicatoren. Deze kwaliteitsindicatoren worden niet alleen gebruikt voor de Wet luchtvaart maar ook voor interne beheersing van operationele processen.

Door middel van het beschreven Planning & Control proces van Schiphol Group is gewaarborgd dat budgetten voor interne beheersing, verrekening na afloop van het jaar en externe tariefbepaling voor Aviation en Security volledig op elkaar zijn aangesloten.

'Tactisch Plan' en 'Budget' worden in eerste instantie goedgekeurd door de Directie en vervolgens door de Raad van Commissarissen. Consultatie informatie en jaarverwachtingen worden goedgekeurd door de Directie.

#### **6.4.2 Nacalculatie: Realisatie**

Realisatie wordt maandelijks bepaald via een maandelijkse afsluiting van de boekhouding en de bijbehorende verantwoording van de financiële uitkomsten. Binnen 5 maanden na afloop van het jaar wordt een financiële verantwoording voor Aviation en Security gemaakt die in ieder geval de volgende onderdelen bevat:

- kwaliteitsindicatoren: realisatie en vergelijking met consultatie
- ervaringen van passagiers
- materiële vaste activa per categorie inclusief de verdeelsleutels
- kosten / opbrengsten voor Aviation en Security
- specificatie van artikel 8.25d (zevende lid) (bijdrage uit andere dan luchtvaart activiteiten)
- uitgevoerde investeringen
- gerealiseerd efficiencyresultaat
- verrekening van verschillen tussen realisatie en consultatie (opbrengsten / kosten / investeringen)

## 7. Beheerorganisatie

De controle op de werking van het Toerekeningssysteem en betrouwbaarheid van de informatie over toegerekende kosten en opbrengsten maakt een integraal onderdeel uit van de verantwoordelijkheid van de lijnorganisatie binnen Schiphol Group. In dit hoofdstuk wordt op enkele maatregelen ingegaan, die de effectiviteit van die controle garanderen.

### 7.1 Verantwoordelijkheid van de lijnorganisatie

De informatie die de basis vormt voor de toerekening, maakt deel uit van de reguliere bedrijfsrapportages binnen Schiphol Group en komt voort uit de financiële administratie. Dit betekent dat de interne controlemaatregelen ten aanzien van de tijdigheid, juistheid en volledigheid van de vastgelegde informatie zonder uitzondering op deze basisgegevens van toepassing zijn. De primaire verantwoordelijkheid voor deze interne controlemaatregelen ligt bij de lijnorganisatie.

Door een verbijzonderde interne audit afdeling wordt getoetst hoe de controlemaatregelen in de lijnorganisatie functioneren. Over de uitkomsten van deze controles wordt rechtstreeks gerapporteerd aan het (naast hogere) management dat de verantwoordelijkheid draagt voor het betreffende bedrijfsonderdeel.

Voor elke Business Area is een verantwoordelijk directeur en controller. Deze BA directeur en controller tekenen jaarlijks een Letter of Representation (LOR), waarmee ze een verklaring afleggen van de goede werking van de interne controles. De toepassing van het Toerekeningssysteem maakt hiervan onderdeel uit.

### 7.2 Borging van de werking van het Toerekeningssysteem

#### 7.2.1 Systeem audit

De uiteindelijke toerekening vindt plaats via een aantal verschillende systemen, zoals beschreven in paragraaf 5.1 Door middel van EDP auditing besteedt Schiphol Group veel aandacht aan de kwaliteit van de aanleverende bronssystemen en het systeem waarin de uiteindelijke toerekening plaatsvindt. De kwaliteit van deze systemen is voor de toerekening in het kader van de controle op de Regulatory Accounts onderwerp van controle door de externe accountant.

#### 7.2.2 Procedures

Bij de procedures met betrekking tot het Toerekeningssysteem zijn de principes van functiescheiding toegepast. Aanpassingen in de financiële verantwoordingstructuur en/of de toerekeningsystematiek worden alleen ingevoerd op grond van een directiebesluit.

#### Jaarlijkse toetsing financiële verantwoordingsstructuur

In het proces van Strategische planning wordt de BA/PMC structuur beoordeeld op een drietal punten:

- aansluiting bij strategische ontwikkelingen binnen Schiphol Group en de ontwikkelingen in de markt,
- conformiteit aan de eisen gesteld vanuit de externe verslaggevingstandaarden (IFRS – segmentatie),
- conformiteit aan de vereisten in de Wet luchtvaart met betrekking tot de inrichting van de financiële administratie en de toerekeningsystematiek.

### **Vastlegging toerekeningsystematiek**

De algemene grondslagen, definities en methodieken voor toerekening worden vastgelegd in het document 'Toerekeningssysteem van Schiphol Group' en zijn onderdeel van de concern AO. Het document 'Toerekeningssysteem Schiphol Group' geeft in detail inzicht in algemene toerekeningprincipes, de in dat jaar in gebruik zijnde doorbelastingen en allocaties per OU en de actuele verdeelsleutels per OU. In dit document worden ook bedragen van de doorbelasting en de allocatiepercentages opgenomen zoals berekend ten behoeve van het budget voor het betreffende jaar.

Onderbouwing van de allocatiesleutels is een verantwoordelijkheid van de verschillende bedrijfseenheden. Op centraal niveau vindt vervolgens een toetsing plaats of de gebruikte allocatiesleutels consistent zijn en of ze voldoen aan de gestelde kaders van de segmentering en aan de voorschriften van de Wet luchtvaart met betrekking tot de toerekening.

Voor de toerekening van activa geldt dat al bij de onderbouwing van de investeringsbeslissing wordt aangegeven wat de (voorlopige) allocatiesleutels zijn. Daarbij dient tevens een onderbouwing van deze sleutels te worden gegeven. Op moment van activering wordt een definitieve sleutel vastgesteld.

### **Vaststelling verdeelsleutels**

Indien voor de toerekening een verdeelsleutel moet worden gehanteerd, wordt een vast meetmoment in het jaar genomen om de specifieke waarde van de verdeelsleutel vast te stellen. Deze vaststelling geschiedt voorafgaand aan het jaar waarover de verdeelsleutel wordt gehanteerd. Tijdens het jaar worden de werkelijk gerealiseerde kosten en opbrengsten op basis van deze vooraf vastgestelde verdeelsleutels toegerekend naar de verschillende PMC's. Gebeurtenissen zoals een organisatiewijziging, of het starten/afstoten van een activiteit kunnen aanleiding zijn om de verdeelsleutels aan te passen, waarbij de methodiek niet wijzigt. Voor materiële vaste activa en de daarbij behorende afschrijvingen worden de verdeelsleutels vastgesteld op het moment van activering.

Onderstaand een opsomming van de peildata van de belangrijkste posten waar met een dergelijk systeem wordt gewerkt.

Vaststelling m<sup>2</sup> terminal complex

1 juli voorafgaand aan tariefjaar, bij ingangsdatum van tarieven per 1 april van het komend jaar. Indien de tarieven per 1 november van het komend jaar wijzigen dan dient de vaststelling van de m<sup>2</sup> per 1 januari voorafgaand aan de vaststelling plaats te vinden (of op een recentere datum). Dit laatste geldt niet indien alleen sprake is van wijziging van Security tarieven.

Verkeersintensiteiten wegensysteem luchthavenareaal

Tellingen vinden gedurende het gehele jaar plaats. Gerealiseerde tellingen van voorgaand jaar worden in huidig jaar samengesteld en leiden tot verdeelsleutel voor het volgende tariefjaar.

Variabelen t.b.v. directie en concernstaven

Bij ingangsdatum van tarieven per 1 april van het komend jaar worden de Staven en Concern sleutels vastgesteld net vóór de vaststelling van de tarieven (net voor 31 oktober), met die voorwaarde dat deze op dat moment met voldoende mate van zekerheid kunnen worden vastgesteld. Anders wordt, mede gezien de beperkte fluctuatie in deze sleutels, de meest recente vastgestelde sleutel gehanteerd.

### **7.2.3 Wijzigingen in organisatie en of activiteiten**

De dynamiek van het bedrijf brengt met zich mee dat in de loop van de tijd de organisatie of de activiteiten van Schiphol kunnen wijzigen. In deze beschrijving is de situatie opgenomen zoals wij die nu kennen met het oog op toepassing van tarieven voor 2016, qua Toerekeningssysteem liggen hierbij de uitgangspunten, criteria en typen allocatiesleutels vast. Als gevolg van bovengenoemde wijzigingen kan het wel voorkomen dat de doorbelasting en allocatie wijzigt. Om inzicht te geven aan de gebruikers wat er gewijzigd is en welk effect dit heeft op de toerekening zal bij de consultatie en in de Regulatory Accounts voor zover nodig uitleg en verantwoording hierover worden gegeven. Hoofdstuk 9 geeft een verdere uitleg van de procedure met betrekking tot dergelijke tussentijdse wijzigingen.

## **7.3 Toezicht door externe accountant**

### **7.3.1 Toezicht op de geconsolideerde Jaarrekening**

Uit hoofde van de bepalingen in Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, dient Schiphol Group een Jaarrekening, inclusief toelichtingen, op te stellen. Deze Jaarrekening dient door een onafhankelijke registeraccountant te worden gecontroleerd (zie art. 2:393 lid 1 BW). De Jaarrekening van Schiphol Group omvat naast de vennootschappelijke Jaarrekening van ook de financiële gegevens van de rechtspersonen en vennootschappen, die een groep of een groepsdeel. (zie art. 2:405 en 406 BW) vormen. Dit betekent dat ook de geconsolideerde activa, passiva, baten en lasten van deze entiteiten aan de controle van de onafhankelijke registeraccountant zijn onderworpen.

De accountant moet onder meer onderzoeken of de Jaarrekening een getrouw beeld geeft van de grootte en samenstelling van het vermogen per einde van het boekjaar en van het resultaat over het boekjaar. Hiertoe dient hij voldoende inzicht te verkrijgen in de administratieve organisatie en interne controle van de te onderzoeken entiteit. Allereerst wordt bekeken welke maatregelen van interne controle Schiphol Group zelf neemt om er voor te zorgen dat de periodieke tussentijdse en de jaarlijkse financiële gegevens voldoende betrouwbaar zijn. Vervolgens toetst de accountant of de werking van deze maatregelen voldoende is en voert hij zelf een beoordeling uit op de gerapporteerde cijfers.

Tot en met 2014 is door de accountant een goedkeurende verklaring afgegeven over de Jaarrekening van Schiphol Group. De accountant betreft als onderdeel van de Jaarrekeningcontrole, tevens de segmentatie naar Business Areas, zoals deze in de Jaarrekening is weergegeven.

Door de controle op de Jaarrekening, kunnen de werkzaamheden en bevindingen van de accountant inzake de Jaarrekening tevens betrekking hebben op de daarin opgenomen segmentverantwoording.

### **7.3.2 Toezicht op de Jaarrekening met betrekking tot luchtvaartactiviteiten**

Het wettelijke kader voor de totstandkoming van de Regulatory Accounts van Schiphol Group, als exploitant van de luchthaven is neergelegd in de Wet luchtvaart:

- Schiphol Group is als exploitant van de luchthaven verplicht tot het voeren van een gescheiden administratie binnen de boekhouding, met betrekking tot het gebruik van de luchthaven door gebruikers. Binnen deze boekhouding dienen de kosten en opbrengsten van de uitvoering van beveiliging van passagiers en hun bagage afzonderlijk te worden geadministreerd (art 8.25g lid 2).
- Ter uitvoering van de onder het eerste punt genoemde verplichting, is Schiphol Group verplicht tot het vaststellen van een Toerekeningssysteem voor de kosten en opbrengsten voor de luchtvaartactiviteiten, dat voldoet aan de eisen van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit (art 8.25g lid 1).
- Op grond van de gescheiden administratie binnen de boekhouding, dient Schiphol Group jaarlijks een financiële verantwoording op te stellen over het voorafgaande boekjaar. Deze dient te bestaan uit een afzonderlijke exploitatierekening, een overzicht van de toegedeelde materiële vaste activa voor het geheel van de luchtvaart activiteiten en een toelichting. De financiële verantwoording dient te zijn voorzien van een verklaring van een onafhankelijke accountant (art 8.25g lid 3).

In het Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol zijn nadere regels gesteld omtrent de inrichting van het Toerekeningssysteem, de toedeling van activa aan luchtvaartactiviteiten, de inrichting van de gescheiden administratie en de financiële verantwoording.

Voor de uitvoering van bovenbeschreven verplichtingen, heeft Schiphol Group een stelsel van maatregelen van interne controle opgezet, dat de betrouwbaarheid van de te genereren informatie zeker moet stellen. Dit stelsel bestaat enerzijds al uit de maatregelen van interne controle, die zijn gericht op de betrouwbaarheid van de informatie zoals opgenomen in de geconsolideerde Jaarrekening van Schiphol Group. De Wet luchtvaart zorgt er echter voor dat er op een viertal punten afwijkingen zijn ten opzichte van het externe jaarverslag, dat moet voldoen aan de IFRS:

1. Activa anders dan Materiële vaste Activa mogen niet worden meegenomen in de Regulatory Asset Base (art. 8 lid 9 Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol).
2. Activa in aanbouw mogen niet worden meegenomen bij de vaststelling van de Regulatory Asset Base (art. 8 lid 3 Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol).
3. Voor de waarde van activa en de afschrijvingskosten, die samenhangen met grote investeringen, geldt een specifieke berekeningswijze (unuiteitenmethode, art. 8 lid 7 Besluit exploitatie Luchthaven Schiphol).
4. De wijze waarop bouwrente wordt berekend volgens de Wet luchtvaart (bijlage bij artikel 13 van het Besluit exploitatie Schiphol), wijkt af van de berekening van bouwrente zoals deze wordt toegepast ten behoeve van de Jaarrekening. Op grond van de Wet luchtvaart wordt bouwrente berekend over het gehele vermogen dat gemiddeld is geïnvesteerd in activa in aanbouw. Ten behoeve van de Jaarrekening worden alleen vermogenskosten berekend over de vreemd vermogenscomponent.

Om te voldoen aan de verplichtingen volgens de Wet luchtvaart, worden er daarom extracomptabel aanpassingen gemaakt voor de bovenbeschreven vier afwijkingen. Deze aanpassingen worden controleerbaar vastgelegd.



Door de externe accountant wordt jaarlijks een specifieke controle uitgevoerd op de Regulatory Accounts . Daarbij wordt onder meer gecontroleerd of:

- de toegerekende kosten en opbrengsten van luchtvaartactiviteiten en materiële vaste activa juist en volledig in de gescheiden financiële verantwoording over het desbetreffende jaar zijn opgenomen,
- het door de ACM goedgekeurde Toerekeningssysteem van kosten en opbrengsten voor de luchtvaartactiviteiten correct wordt toegepast,
- het te verrekenen bedrag is vastgesteld conform de voorschriften van de Wet luchtvaart.

Bij deze beoordeling worden door de accountant zelf, in aanvulling op de maatregelen die Schiphol Group zelf heeft genomen, werkzaamheden uitgevoerd die hem er in voldoende mate van moeten overtuigen dat de gegevens in de financiële verantwoording van Schiphol Group, die in het kader van de Wet luchtvaart specifiek wordt opgesteld voor de luchtvaartactiviteiten, kunnen worden voorzien van de door de accountant te verstrekken verklaring. In de vorm van een controleprotocol zijn nadere afspraken met de ACM vastgelegd over de exacte strekking en reikwijdte van het onderzoek door de externe accountant.

De werkzaamheden die worden uitgevoerd in het kader van de controle op de geconsolideerde Jaarrekening van Schiphol Group, zijn ondersteunend aan de controle op de Regulatory Accounts.

## 8. Vaststelling vermogenskostenvoet (WACC)

De gewogen gemiddelde vermogenskosten (Weighted Average Cost of Capital), ook wel aangeduid als WACC, is gebaseerd op het internationaal geaccepteerde en gangbare Capital Asset Pricing Model en wordt, rekening houdend met belastingen, gegeven door:

$$WACC = g \times Kd \times (1-T) + (1-g) \times (Rf + (EMRP \times \text{Equity B\`eta}))$$

De WACC formule kent zes parameters waarvan er drie voorafgaande aan de reguleringsperiode worden gefixeerd en gedurende die periode in principe onveranderd blijven. De drie overige parameters worden jaarlijks vastgesteld. De methode van vaststelling wordt beschreven onder 9.1. De procedure van vaststelling in relatie tot de vaststelling van de havengelden wordt beschreven onder 9.2.

### 8.1 Methode van vaststelling WACC parameters

#### 8.1.1 Gefixeerde variabelen

g	forfaitaire waarde van rentedragende schulden die aan de financiering van de Regulatory Asset Base kunnen worden toegerekend, gedeeld door de waarde van de Regulatory Asset Base; g bedraagt 0,4.
Kd	kostenvoet van rentedragende schulden (als %) vastgesteld als het risicovrije rendement (Rf) plus de kredietopslag; de kredietopslag (Kd-Rf) is vastgesteld op 65 basispunten.
EMRP	Equity market risk premium, risicopremie voor eigen vermogen (als %); dit is de opslag op het risicovrije rendement (Rf) die vermogensverschaffers verlangen ten aanzien van de zogenoemde marktportefeuille van aandelen wereldwijd, vastgesteld op 4,0 %.

#### 8.1.2 Variabelen die jaarlijks worden vastgesteld

Rf	risicovrij rendement (als %), gelijk aan het effectieve rendement ('yield to maturity') op een Nederlandse staatsobligatie met resterende looptijd van 10 jaar, zoals vermeld in Het Financieel Dagblad. Indien er geen Nederlandse staatsobligatie is met een resterende looptijd van 10 jaar, wordt het 10-jaars effectieve rendement verkregen door lineaire interpolatie van de effectieve rendementen van een Nederlandse staatsobligatie met een kortere en die van een Nederlandse staatsobligatie met een langere looptijd dan 10 jaar, beide met een looptijd die een looptijd van 10 jaar zo dicht mogelijk benadert.
T	het vigerende wettelijke tarief voor vennootschapsbelasting (als %), zoals vermeld in de Wet op de Vennootschapsbelasting, artikel 22. Indien ten tijde van de vaststelling van de tarieven vaststaat dat per 1 januari van het boekjaar waarvoor de tarieven worden vastgesteld, een gewijzigd wettelijk tarief voor vennootschapsbelasting geldt, wordt dit laatste percentage toegepast.
Equity B\`eta	de maatstaf voor het marktrisico (systematisch risico) van het eigen vermogen dat aan de financiering van de Regulatory Asset Base kan worden toegerekend. Het gaat derhalve om de zogenoemde "levered Equity B\`eta" die een maatstaf is van de gevoeligheid van de waarde van het eigen vermogen voor een verandering in de waarde van de marktportefeuille van aandelen rekening

houdend met de vermogensstructuur (g). De in de WACC-formule te gebruiken Equity Bèta dient te worden bepaald op het moment van vaststelling van de tarieven en wordt bepaald aan de hand van de navolgende formule, nadat de Asset Bèta, Debt Bèta en g zijn bepaald.

$$\text{Equity Bèta} = \text{Asset Bèta} + (\text{Asset Bèta} - \text{Debt Bèta}) \times g / (1-g) \times (1 - T)$$

waarbij:

Debt Bèta = de maatstaf voor het marktrisico (systematisch risico) van rentedragende schulden die aan de financiering van de Regulatory Asset Base kunnen worden toegerekend. De kredietopslag ( $K_d - R_f$ ) bestaat deels uit een vergoeding voor het systematische risico; een ander deel betreft een liquiditeitspremie en een opslag voor faillissementsgerelateerde verliezen. De formule voor Debt Bèta is:  $0,5 \times (K_d - R_f) / \text{EMRP}$ . De Debt Bèta is, gegeven het gefixeerde karakter van de creditspread en de EMRP, gefixeerd op 0,08125.

Voor de vaststelling van de Asset Bèta benadert Schiphol Group twee onafhankelijke internationaal opererende investeringsbanken van een hoogstaande reputatie. Het gemiddelde van de door deze banken afzonderlijk vastgestelde Asset Bèta geldt als de Asset Bèta voor de berekening van de WACC. De banken zullen de Asset Bèta vaststellen binnen het kader dat is gegeven in "Bijlage behorende bij Artikel 13 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol", onderdeel C. Met inachtneming van de hierin vermelde Toelichting wordt de Asset Bèta als volgt bepaald:

1. Een zo groot mogelijk aantal (en te allen tijde tenminste vier) representatieve beursgenoteerde luchthavens binnen de EU. Evident niet vergelijkbare luchthavens maken geen deel uit van deze groep. Bij een beursnotering van de luchthaven Schiphol maakt deze te allen tijde deel uit van de geselecteerde luchthavens.

Als representatief worden beschouwd die luchthavens in EU die een vergelijkbaar operationeel en financieel risicoprofiel kennen. Als selectie criterium voor het operationele risicoprofiel wordt gehanteerd de omzet van de luchtvaartactiviteiten als percentage van de totale omzet. Als selectiecriterium voor het financieel risicoprofiel wordt gehanteerd de liquiditeit, gedefinieerd als het gemiddeld dagelijkse handelsvolume ( $q \cdot p$ ) over de laatste 3 maanden als percentage van de marktkapitalisatie. Ten behoeve van de identificatie van 'outliers' worden verder nog in aanmerking genomen de vermogensstructuur en de winstgevendheid. Schiphol Group hanteert voor de bepaling van de asset Bèta in de periode vanaf 2016 de volgende selectie van luchthavenbedrijven: Schiphol Group (indien beursgenoteerd), Aeroports de Paris, Fraport, AENA, Vienna Airport en SAVE.

Indien een of meer luchthavens geen betrouwbare Bèta kent wordt deze Bèta niet meegenomen in de berekening. Mutatie in deze groep zal optreden wanneer een bovenstaand luchthavenbedrijf niet meer beursgenoteerd is of als een nieuw luchthavenbedrijf beursgenoteerd wordt die tenminste minimaal vergelijkbaar is met de bovenstaande groep. SAVE wordt niet meer meegenomen in de berekening op het moment dat de Bèta van AENA zodanig betrouwbaar kan worden vastgesteld dat deze onderneming kan worden meegenomen in de berekening. Op zijn vroegst vanaf tariefjaar 2018 zal AENA deel uitmaken van de referentiegroep, tenzij de bèta van AENA niet betrouwbaar kan worden vastgesteld. In het geval dat de bèta van AENA nog niet betrouwbaar kan worden vastgesteld vindt jaarlijks opnieuw een toetsing op de betrouwbaarheid plaats. Datagegevens voor de vaststelling van de bèta van AENA worden vanaf 1 april 2015 in aanmerking genomen.

2. Van elk van de geselecteerde luchthavens wordt de Equity Bèta herleid uit de koersrendementen van deze luchthavens gemeten over een periode van vijf recente jaren ten opzichte van een index bestaande uit uitsluitend één of meer ontwikkelde landen. Deze worden berekend op basis van het gemiddelde van twee gangbare databronnen. Indien slechts gegevens over een kortere periode beschikbaar zijn, is dit toegestaan mits de gegevens een betrouwbare schatting van de Equity Bèta mogelijk maken.  
De koersrendementen worden op wekelijkse basis berekend, waarbij in navolging van gangbaar gebruik binnen investeringsbanken, gebruik gemaakt wordt van algemeen geaccepteerde bronnen, namelijk Bloomberg en Datastream. Indien één van deze bronnen niet beschikbaar is bij de investeringsbank(en) zal deze bron vervangen worden door Capital IQ. De berekening wordt gebaseerd op de ongecorrigeerde ('raw') Bèta.
3. Voor elk van deze luchthavens wordt de Asset Bèta vastgesteld door toepassing van de bovenvermelde Equity Bèta-formule (en Debt Bèta formule). Daarbij wordt voor elk van deze berekeningen uitgegaan van de werkelijke vermogensverhoudingen van de desbetreffende luchthaven (g), waarbij de boekwaarde van rentedragende schulden van de onderneming wordt gedeeld op het totaal van de boekwaarde van rentedragende schulden plus marktwaarde van het eigen vermogen. Voorts wordt uitgegaan van het toepasselijke wettelijke belastingtarief van het land van vestiging van de desbetreffende luchthaven (T) en de geschatte kostenvoet en het risico van vreemd vermogen van de luchthaven (Kd, Debt Bèta).

Het ongewogen gemiddelde van de Asset Bèta's van de verschillende luchthavens wordt berekend. Deze aldus verkregen uitkomst geeft als uitkomst de Asset Bèta die in de WACC-formule ter berekening van de gewogen gemiddelde vermogenskosten van de exploitant op de luchthaven Schiphol wordt gebruikt.

## **8.2 Procedure van vaststelling van de WACC**

De jaarlijkse tarieven zijn formeel van kracht per 1 april (in het geval dat de tarieven per 1 november ingaan, gelden vergelijkbare data en termijnen met een verschil van 7 maanden). De vaststelling van de tarieven geschiedt 5 maanden daarvoor, derhalve per 1 november van het voorafgaande jaar. Op grond van de wettelijk vastgestelde termijnen voor consultatie, wordt het voorstel voor deze tarieven opgesteld in de maand augustus en in de eerste helft van september van het voorafgaande jaar aan de gebruikers voorgelegd.

De variabelen Rf, T en Asset Bèta, worden vastgesteld ten tijde van het opstellen van de consultatie-informatie: Voor de variabelen geldt:

- |    |  |
|----|--|
| Rf | de aflezing uit het Financieel Dagblad en eventuele interpolatie geschiedt per de stand op 15 augustus, of indien 15 augustus geen werkdag is op de eerste werkdag na 15 augustus.   |
| T  | het vigerende wettelijke tarief voor vennootschapsbelasting (als %) zoals vermeld in de Wet op de Vennootschapbelasting, artikel 22, op 15 augustus. Indien ten tijde van de vaststelling van de tarieven vaststaat dat per 1 januari van het boekjaar waarvoor de tarieven worden vastgesteld, een gewijzigd wettelijk tarief voor vennootschapsbelasting geldt, wordt dit laatste percentage toegepast |

Asset Bèta de vaststelling van het gemiddelde van de door de banken afzonderlijk vastgestelde Asset Bèta, welke aan Schiphol Group ter beschikking zijn gesteld in een rapport geschiedt op 15 augustus, of indien 15 augustus geen werkdag is op de eerste werkdag na 15 augustus..

Schiphol Group houdt een dossier bij van de door de banken afzonderlijk vastgestelde Asset Bèta alsmede de door de banken gebruikte brongegevens en assumpties. De documenten ter bepaling van de WACC worden voor een periode van zeven jaar na vaststelling van de luchthaventarieven door Schiphol bewaard. Onder “documenten” worden in dit verband verstaan:

1. alle datagegevens (met een afschrift van de originele bron) die input vormen voor de berekeningen voor de Asset Bèta;
2. alle berekeningen van de investeringsbanken ten behoeve van het bepalen van de Equity Bèta, de betrouwbaarheid van de Equity Bèta en het risicovrije rendement;
3. de output van de berekeningen die leiden tot de bepaling van de Asset Bèta, met een afschrift van de originele bron waaronder de door de investeringsbanken gehanteerde ‘screenshots’

## 9. Mogelijkheid tot tussentijdse wijzigingen in het Toerekeningssysteem

### 9.1 Inleiding

Hieronder staat de beschrijving van de procedure om wijzigingen aan te brengen in het Toerekeningssysteem gedurende de periode waarvoor de Nederlandse Mededingingsautoriteit (ACM) aan dat systeem goedkeuring heeft verleend. Dit soort wijzigingen wordt hierna "Tussentijdse wijzigingen" genoemd. Bij doorvoering van tussentijdse wijzigingen op de hieronder beschreven wijze zal dus niet de volledige procedure van artikel 8.25g van de Wet luchtvaart worden doorlopen.

1. Tussentijdse wijzigingen in het Toerekeningssysteem voldoen aan onderstaande algemene voorwaarden en onderstaande specifieke voorwaarden per categorie wijziging.<sup>1</sup>
2. Voor wijzigingen die niet voldoen aan de voorwaarden voor tussentijdse wijzigingen geldt onverminderd dat de in artikel 8.25g van de Wet luchtvaart voorgeschreven goedkeuringstraject wordt doorlopen.

### 9.2 Algemene voorwaarden

3. Tussentijdse wijzigingen voldoen aan de eisen van artikel 8.25g van de Wet luchtvaart en het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol, met name de artikelen 8 en 9 daarvan. Dit betreft de eisen van integraliteit, proportionaliteit en marktconformiteit.
4. Tussentijdse wijzigingen passen binnen de financieel-administratieve opzet van het Toerekeningssysteem zoals beschreven in hoofdstuk 4 en 5 van de beschrijving van dit Toerekeningssysteem. Dit houdt in dat de wijzigingen de opzet van het Toerekeningssysteem niet veranderen, maar de onderliggende invulling<sup>2</sup> mogelijk wel.
5. Tussentijdse wijzigingen volgen net als het geldende Toerekeningssysteem de boekhoudkundige standaard International Financial Reporting Standards (IFRS), tenzij in de Wet luchtvaart of in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol andere toerekeningsprincipes zijn voorgeschreven.
6. Tussentijdse wijzigingen worden eenmalig gerapporteerd in de tariefconsultatie<sup>3</sup> die volgt op de invoering van de wijzigingen. Deze rapportage bestaat uit:
  - a. een indeling van de wijziging naar de verschillende categorieën wijzigingen zoals hieronder beschreven bij de specifieke voorwaarden;
  - b. een korte omschrijving van de wijziging bestaande uit een korte beschrijving van het relevante deel van het Toerekeningssysteem voor en na de wijziging;
  - c. een kwalitatieve beschrijving van het effect<sup>4</sup> op de toerekening van kosten, opbrengsten en activa aan luchtvaartactiviteiten<sup>5</sup> respectievelijk beveiligingsactiviteiten<sup>6</sup> van het

<sup>1</sup> Categorieën wijzigingen worden benoemd in de tabel op de volgende pagina.

<sup>2</sup> Bijvoorbeeld de primaire vastlegging, kostenplaatsen, doorbelastingen en allocaties.

<sup>3</sup> Zoals bedoeld in artikel 8.25e, tweede lid, van de Wet Luchtvaart

<sup>4</sup> Met "effect op toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten" wordt bedoeld dat het saldo van toegerekende kosten en opbrengsten, en/of de toegerekende activa aan zowel luchtvaartactiviteiten als beveiligingsactiviteiten na de wijziging groter zijn dan de toerekening voor de wijziging.

<sup>5</sup> Luchtvaartactiviteiten betreft de activiteiten in de zin van artikel 2 van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol

<sup>6</sup> Beveiligingsactiviteiten betreft de activiteiten in de zin van artikel 2, eerste lid, sub d, van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol

- relevante deel van het Toerekeningssysteem voor en na de wijziging; indien sprake is van een effect dan wordt ook een indicatie van de omvang van het effect gegeven.
- d. een aangepaste versie van de relevante bladzijden uit het geldende Toerekeningssysteem
7. Schiphol stuurt de ACM een afschrift van de voorgenomen wijzigingen vier weken voordat Schiphol voornemens is deze wijzigingen te rapporteren in de genoemde tariefconsultatie, in de vorm van een rapportage zoals beschreven in 6a t/m d.
8. De wijzigingen worden ook eenmalig gerapporteerd in de financiële verantwoording van Schiphol, als bedoeld in artikel 8.25g, vierde lid, van de Wet luchtvaart, die betrekking heeft op het boekjaar waarin de wijzigingen zijn ingevoerd. Deze rapportage bestaat uit de elementen zoals beschreven in 7a t/m c.

### 9.3 Specifieke voorwaarden

9. In onderstaande tabel worden de specifieke voorwaarden per categorie wijziging weergegeven:

Categorie	Voorwaarde(n)	Opmerking(en)
1 Nieuwe activiteit(en) met bijbehorende kosten, opbrengsten en activa op bestaande of nieuwe kostenplaats.	- geen effect op toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten <sup>8</sup> ; OF - passend binnen de huidige beschrijving van de activiteiten in het Toerekeningssysteem; OF - verrekenbaar in de tarieven zoals bedoeld in artikel 8.25d, negende lid, van de Wet luchtvaart jo. de Nota van Toelichting bij het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol. <sup>9</sup>	
2 Verschuiven van activiteiten en bijbehorende kosten, opbrengsten en activa tussen kostenplaatsen	- de totale toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten voor het geheel van de betrokken kostenplaatsen blijft ongewijzigd <sup>10</sup>	- vergelijking op basis van toerekening voor en na wijziging voor geheel van betrokken kostenplaatsen
3 Activiteiten stoppen	- geen voorwaarde	<i>N.B. kosten en opbrengsten na stoppen van de activiteiten (dus reorganisatiekosten en restwaarden) worden niet toegerekend aan luchtvaart- of beveiligingsactiviteiten.</i>

<sup>7</sup> Het betreft hier nieuwe activiteiten voor Schiphol en dus niet het inkrimpen of uitbreiden van bestaande activiteiten noch het verplaatsen van bestaande activiteiten.

<sup>8</sup> Met "geen effect op toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten" wordt bedoeld dat het saldo van toegerekende kosten en opbrengsten, en de toegerekende activa aan zowel luchtvaartactiviteiten als beveiligingsactiviteiten na de wijziging kleiner zijn dan of gelijk zijn aan de toerekening voor de wijziging.

<sup>9</sup> Stb.2006, 333, p.20

<sup>10</sup> Met "toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten ongewijzigd" wordt bedoeld dat: het saldo van toegerekende kosten en opbrengsten, en de toegerekende activa aan zowel luchtvaartactiviteiten als beveiligingsactiviteiten na de wijziging gelijk zijn aan de toerekening voor de wijziging.

Categorie wijziging	Voorwaarde(n)	Opmerking(en)
4 Aanpassen van de kostenplaatsstructuur (kostenplaatsen samenvoegen, splitsen, verplaatsen, toevoegen)	- de totale toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten voor het geheel van de betrokken kostenplaatsen blijft ongewijzigd	- vergelijking op basis van toerekening voor en na wijziging voor geheel van betrokken kostenplaatsen
5 Wijziging in administratie-/toerekeningswerkwijze namelijk wijzigingen in doorbelasting en/of allocatie anders dan 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8	- toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten voor het geheel van de betrokken kostenplaatsen ongewijzigd	- vergelijking op basis van toerekening voor en na wijziging voor geheel van betrokken kostenplaatsen. <i>N.B. bijvoorbeeld vereenvoudiging van toerekening door directe toerekening in plaats van via tussenstap.</i>
6 Wijziging als gevolg van IFRS wijziging	- niet in strijd met in de Wet luchtvaart en in het Exploitatiebesluit voorgeschreven toerekeningsprincipes	
7 Correcties in beschrijving en/of naamgeving	- geen effect op de totale toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten voor het geheel van de betrokken kostenplaatsen; EN - indien letterlijk volgen van de beschrijving van het Toerekeningssysteem niet voldoet aan de criteria van marktconformiteit, proportionaliteit en integraliteit; EN - vergroting van transparantie en inzichtelijkheid van het Toerekeningssysteem	- vergelijking op basis van werkelijke toerekening voor en na correctie (dus niet de beschreven toerekening)
8 Wijziging in tariefstelling voor doorbelasting/facturatie aan derde partijen	- geen effect op de totale toerekening aan luchtvaartactiviteiten respectievelijk beveiligingsactiviteiten voor het geheel van de betrokken kostenplaatsen; EN - tariefstelling minimaal gelijk aan integrale kostprijs	



## Bijlage 1: Activa / Regulatory Asset Base overzichten

In deze bijlagenreeks wordt inzicht gegeven in de indeling naar activagroepen met daarbij behorende standaard afschrijvingstermijnen en activa die ten behoeve van de luchtvaartactiviteiten worden gebruikt. Het overzicht is opgesteld vanuit het laagste aggregatie niveau, dit is het niveau subgroep component. Om het inzicht in de RAB verder te vergroten zijn relaties gelegd met PMC's en verdeelsleutels, dit heeft geleid tot de volgende overzichten:

- 1.1 Overzicht standaard afschrijvingstermijnen in jaren
- 1.2 Allocatie van de activa naar de verschillende PMC's  
Hierbij wordt tevens inzicht gegeven in de kostenplaatsen die aan de activa gekoppeld zijn. Met andere woorden binnen deze kostenplaatsen worden de afschrijvingskosten geboekt (geheel van de betreffende activa subgroep) en vanuit deze kostenplaats vindt de allocatie plaats naar de tevens in hetzelfde overzicht opgenomen PMC's. Allocatie vanuit het activa register van de asset waarde vindt tevens plaats naar de in het overzicht genoemde PMC's.
- 1.3 De verdeling van de aan de PMC Aviation en PMC Security gealloceerde activa over de verschillende typen sleutels  
Dit overzicht geeft weer de verschillende typen sleutels zoals die bij de allocatie aan de PMC Aviation en PMC Security worden gebruikt. Het overgrote deel wordt voor 100% gealloceerd naar de betreffende PMC. Daar waar sprake is van gedeelde activa wordt deze in principe op grond van een zeer beperkt aantal soorten sleutels, die periodiek worden bijgewerkt, gealloceerd. Hiernaast bestaan nog een klein aantal uitzonderingen van gedeelde sleutels die niet periodiek worden bijgewerkt. Deze uitzonderingen worden in deze bijlage specifiek genoemd.
- 1.4 Naast het overzicht 1.2, waarin de relatie naar de PMC's wordt gelegd, wordt in dit overzicht de relatie gelegd naar de typen sleutels zoals ook opgenomen in bijlage 1.3.

In de bijlage die de allocaties beschrijft (bijlage 4) wordt ook vanuit de betreffende kostenplaats aangegeven welk type activa zij in beheer heeft en hoe deze wordt gealloceerd.

## Bijlage 1.1 Overzicht standaard afschrijvingstermijnen Materiele Vaste Activa

In onderstaande tabel zijn de standaard afschrijvingstermijnen per subgroep van de materiële vaste activa ten behoeve van operationele activiteiten opgenomen. Dit overzicht bevat alle materieel vaste activa van NVLS, inclusief de activa welke niet worden gebruikt voor luchtvaartactiviteiten.

Grootboekgroep	Hoofdingeling	Subgroep/-component	Standaard afschrijvings- termijn in jaren	
Banen en rijbanen	Banen	Baan: Touch down zones*	7-15	
		Baan: Twee bovenste asfaltlagen	15	
		Baan: Restantasfalt + 1e funderingslaag	30	
		Baan: 2e funderingslaag	60	
		Baankop: Betonverharding	30	
		Baankop: Fundering	60	
		Baanshoulder: Asfaltpakket	20	
		Baanshoulder: Fundering	60	
		Rijbanen	Rijbaan: Twee bovenste asfaltlagen	15
			Rijbaan: Restantasfalt + 1 <sup>e</sup> funderingslaag	30
			Rijbaan: 2 <sup>e</sup> funderingslaag	60
			Rijbaanshoulder: Asfaltpakket	20
				Rijbaanshoulder: Fundering
	Platforms	Platforms	Platform: Betonverharding	30
Platform: Fundering			60	
Terreinen en wegen	Terreinen	Grond	Niet afschrijven	
		Parkeerterreinen	30	
		Riolering (hemelwater)	40	
		Drainaige en ontwateringswerken	20	
		Beplantingen	30	
		Wegen	Land- en randwegen	30
			Bestrating	30
			Tunnels en viaducten	40
	SRE Terreinen en wegen	Erfpachten	Niet afschrijven	
		Grond dedicated gebouwen	Niet afschrijven	
		Grondhuren overige	Niet afschrijven	
Parkeren SNBV		Niet afschrijven		

Grootboekgroep	Hoofdindeling	Subgroep/-component	Standaard afschrijvings-termijn in jaren
----------------	---------------	---------------------	--

Gebouwen	Stationsgebouwcomplex	Terminal	60
		Pieren	60
		Busstations	20
		Parkeergarages	40
		Overigen	diversen
	SRE Gebouwen	Bedrijfsruimten	20
		Hotels	Nog te bepalen
		Kantoren**	12
		Parking	20-40
		Overige	diversen
	Overige gebouwen	Buitenschil	20
		Bouwconstructie	60
		Overige	diversen

\* TD18R, TD18C, TD36R en TD27: 7 jaar, TD04 en TD22: 10 jaar, TD24 en TD36C: 15 jaar. Afschrijvingsduur is gebaseerd op preferentie in het baangebruik

\*\* Op de subgroep Kantoren (SRE Gebouwen) zijn enkele specifieke operationele gebouwen opgenomen, waarover, in tegenstelling tot commercieel vastgoed, wél wordt afgeschreven. De afschrijving over deze gebouwen is later begonnen omdat de gebouwen eerst werden beschouwd als commercieel vastgoed. De kortere afschrijvingstermijn van 12 jaar betreft de resterende levensduur. Deze activacategorie wordt in het geheel niet toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.

Grootboekgroep	Hoofdingeling	Subgroep/-component	Standaard afschrijvings-termijn in jaren
Installaties	Baan- en platformverlichting	Baanverlichting	15
		Rijbaanverlichting	15
		Platformverlichting	15
		Signalering en voeding banen	15
		Stopbars	15
		HLSP installaties	25
		Leidingen	20
		VDGS-systeem	15
		Grondradar	10
		Communicatiesysteem	5
	Operationele installaties	BAS: Check-in	15
		BAS: Sorteersysteem (mechanische techniek)	15
		BAS: Sorteersysteem (geautomatiseerd)	15
		BAS: Buffer (mechanische techniek)	15
		BAS: Buffer (geautomatiseerd)	15
		BAS: Laden	15
		BAS: Lossen (mechanische techniek)	15
		BAS: Lossen (geautomatiseerd)	15
		BAS: Reclaim	15
		BAS: Backbone (mechanische techniek)	10
		BAS: Backbone (geautomatiseerd)	15
		BAS: Besturing	10
		BAS: Controls	10
		BAS: Diversen (mechanische techniek)	10
		BAS: Diversen (geautomatiseerd)	15
		Toegangsbeheerapparatuur	8
		Transportinstallaties	20
		Tak-installaties	10
		Informatiesystemen	10
		CAB: Screeningsmachines	5
		CAB: Inbouw screeningsmachines (mechanisch)	10
		CAB: Inbouw screeningsmachines (geautomatiseerd)	15
		Passagiersbruggen	20
		De-icing	20
		Elektrotechnische installaties	20
		Security middelen	5
	Gebouwinstallaties	Werktuigbouwkundige installaties	20
		Elektrotechnische installaties	20
		Klimaatinstallaties	20
		Tak-installaties	10
		Koelmachines	15
		Overige werktuigbouwkundige installaties	diversen
	SRE Gebouwinstallaties	Bedrijfsruimten	20
		Hotels	Nog te bepalen
		Kantoren	12
		Parking	20

Grootboekgroep	Hoofddeling	Subgroep/-component	Standaard afschrijvings-termijn in jaren
----------------	-------------	---------------------	--

Installaties (vervolg)	Installaties voor utiliteitsvoorzieningen	Drinkwater transport	20		
		Drinkwater aansluitingen	20		
		Drinkwater meters	7		
		Afvalwater inzamel drukriool transport	30		
		Afvalwater inzamel vrijvervalriool transport	30		
		Afvalwater inzamel drukriool aansluitingen	30		
		Afvalwater inzamel vrijvervalriool aansluitingen	30		
		Centrale voorziening bluswaternet installaties	30		
		Centrale voorziening bluswaternet aansluitingen	20		
		Afvalwater zuivering persgemalen	25		
		Afvalwater zuivering persleidingen	25		
		Afvalwater zuivering installatie	25		
		Cng-vulininstallatie	20		
		Telemetrie en data-hardware apparatuur	5		
		Overige installaties		Openbare verlichting	20
				Verkeersregulatie-installaties	10
				Parkeerapparatuur	10
		Installaties SUN		10 Kv transport	25
				10 Kv aansluitingen	25
				400 V transport	25
				400 V aansluitingen	25
				Meters kWh incl. Telemetrie	7
				Transformatoren (externe)	25
				Aardgas hoge druk transport 8 Bar	20
				Aardgas hoge druk aansluitingen 8 Bar	20
				Aardgas lage druk transport 100mbar	20
				Aardgas lage druk aansluitingen 100mbar	20
				Meters gas	20
				400 Hertz B – pier	10
				400 Hertz C – pier	10
				400 Hertz D – pier	10
		400 Hertz E – pier	10		
		400 Hertz F – pier	10		
		400 Hertz G – pier	10		

Werktuigen**	Werktuigen	Sneeuw + gladheidbestrijding	15
		Aanhangers	8
		Maaimachines	8
		Compressoren / aggregaten	8
		Veegmachines	3
		Werktuigen SAR	5
		Overige werktuigen	8

Voertuigen**	Voertuigen	Standaardvoertuigen	6
		Speciale voertuigen	3
		Zware voertuigen	8
		Brandweervoertuigen	10
		Overige voertuigen	5

\*\* op deze activa groepen is een restwaarde van toepassing

Grootboekgroep	Hoofddeling	Subgroep/-component	Standaard afschrijvings-termijn in jaren	
Inventaris	Inventaris	Dynamische inventaris	10	
		Statische inventaris	10	
	Hardware	Servers	5	
		Infrastructuur: Bekabeling (bouwkundige voorz)	10	
		Voor X-series van Intel tbv Windows & Linux	4	
	Infrastructuur: Telecommunicatie	5		
Overige materiële vaste activa	Overige materiële vaste activa	Reclamemasten	20	
		Kunstwerken	10	
		Overige activa	diversen	
Materiële vaste activa niet t.b.v. productieproces	Materiële vaste activa niet t.b.v. productieproces	Woningen en hoeses	40	
Commercieel Onroerend goed	SRE Bouwlocaties	Commercieel	Niet afschrijven	
		Operationeel	Niet afschrijven	
	SRE Vastgoed in exploitatie	Bedrijfsruimten	Hotels	Niet afschrijven
			Kantoren	Niet afschrijven
			Parking	Niet afschrijven
			Overige	Niet afschrijven
	SRE Terreinen VG beleggingen	Afgekochte canons AREB CV	Afgekochte canons overige	Niet afschrijven
			Erfpachten expiratie binnen 20 jaar	Niet afschrijven
			Erfpachten expiratie vanaf 20 jaar	Niet afschrijven
			Grondhuren expiratie binnen 20 jaar	Niet afschrijven
			Grondhuren expiratie vanaf 20 jaar	Niet afschrijven
			Overige	Niet afschrijven
			SNBV Masten Schiphol Centrum	Niet afschrijven
			SNBV Masten Schiphol Overige	Niet afschrijven
		SNBV Overige	Niet afschrijven	

### Standaard restwaarde

Schiphol Group hanteert uitsluitend met betrekking tot voertuigen en werktuigen een restwaarde. De restwaarde is afhankelijk van de afschrijvingstermijn van het actief:

Afschrijvingstermijn in jaren	Restwaarde als percentage van de aanschafwaarde
3 jaar	20%
4 jaar	15%
5 jaar	10%
Langer dan 5 jaar	5%

Bijlage 1.2 Allocatie (im)materiele vaste activa naar PMC's

General Ledger Category	Asset Category	Sub Category	Cost center	101 Aviation	102 Security	201 Retail / Concessies	202 Parking & Mobility	203 Ad's & Info	205 Premium Services	301 Retail operations	302 Real Estate	401 Foreign Terminal	402 Regional Participation	403 Regional Airports	404 Utilities	404 Other Participations				
Aprons	Platformen	Betonverharding	40245																	
		Fundatie	40245																	
Buildings	Overige Gebouwen	Bouwconstructie	20236																	
			30960																	
			40227																	
		70410																		
		20236																		
		10344																		
		20213																		
		20217																		
		20220																		
		20236																		
		30260																		
		40245																		
	40343																			
	60300																			
	SRE Gebouwen	Bedrijfsruimten	Kantoren	70410																
				70001																
				70410																
		Overige		70001																
				20236																
				20326																
	Stationsgebouwcomplex	Busstations		20236																
				20326																
				20220																
				20236																
Overigen			20326																	
			40245																	
			20236																	
			20340																	
Pier		20236																		
		20210																		
Terminal		20236																		
		20340																		
Installations	Baan- en Platformverlichting	Baanverlichting	40245																	
			40245																	
			40245																	
			40245																	
			40343																	
			40343																	
			40245																	
			40245																	
			40245																	
			40245																	
			40245																	
			40245																	
			40245																	
			Gebouwinstallaties	Elektrotechnische Installaties		20213														
	20236																			
	20362																			
	40245																			
	70410																			
	20220																			
	20236																			
	20236																			
	70001																			
	20236																			
	Klimaatinstallaties			20236																
				20236																
				20236																
				20236																
				20236																
				20236																
				20236																
				20236																
				20236																
				20236																
	Installaties tbv Util vz	Afwalw Vrijvervalriool Trt		40343																
				40343																
				40245																
				40343																
				40343																
				40343																
				40343																
				40343																
				40343																
				40343																
		Afwalw I Drukriool Aansl		40343																
				40343																
				40343																
				40343																
				40343																
				40343																
				40343																
				40343																
				40343																
				40343																
	Afwalw Vrijvervalri Aansl		40343																	
40343																				
40343																				
40343																				
40343																				
40343																				
40343																				
40343																				
40343																				
40343																				
Operatieve Installaties		20236																		
		20340																		
		20236																		
		20236																		
		20236																		
		20236																		
		20236																		
		20236																		
		20236																		
		20236																		

General Ledger Category	Asset Category	Sub Category	Cost center	101 Aviation	102 Security	201 Retail / Concessies	202 Parking & Mobility	203 Ad's & info	205 Premium Services	301 Retail Operations	302 Real Estate	401 Foreign Terminal	402 Regional Participation	403 Utilities	404 Other Participations	
			20340													
		BAG: Bagage apparatuur 5 jaar	20236													
			20340													
		BAS: Backbone (geautomat)	20340													
		BAS: Besturing	20340													
		BAS: Buffer (geautomatiseerd)	20340													
		BAS: Check-in	20212													
			20236													
			20340													
		BAS: Controls	20340													
		BAS: Diversen (geautomat)	20340													
		BAS: Diversen (mechan techn)	20340													
		BAS: Laden	20340													
		BAS: Lossen (geautomatiseerd)	20340													
		BAS: Lossen (mechan techniek)	20340													
		BAS: Reclaim	20340													
		BAS: Sorteersyst (geautomat)	20340													
		BAS: Sorteersyst (mechanisch)	20340													
		CAB: Inb screen mach (mechan)	20340													
		CAB: Screeningsmachines	20220													
			20340													
		De-icing	40245													
			40343													
		Elektronische Installaties	20236													
			20326													
			20362													
			30250													
			30260													
			40245													
		Informatiesystemen	20236													
			40174													
			40245													
			40263													
		Passagiersbruggen	40245													
		Securitymiddelen	20220													
			30870													
			30951													
			30960													
		Toegangsbeheerapparatuur	20213													
			20220													
		Transportinstallaties	20236													
			20326													
			20360													
			30260													
	Overige Installaties	Openbare Verlichting	20236													
			20326													
			30250													
			30260													
			40245													
		Parkeerapparatuur	30209													
			30260													
		Securitymiddelen	20220													
			20236													
		Verkeersregulatieinstallaties	20326													
			30260													
			40245													
	SRE Gebouwinstallaties	Bedrijfsruimten	70410													
		Kantoren	70410													
	SUN	10 Kv Aansluitingen	40343													
		10 Kv Transport	40245													
			40343													
		400 V Aansluitingen	40245													
			40343													
		400 V Transport	40343													
		Aardgas HD Aansluitingen 8 Bar	40343													
		Aardgas HD Transport 100mbar	40343													
		Aardgas LD Aansl 100mbar	40343													
		Aardgas LD Transport	40343													
		Meters Gas	40343													
		Meters Kwh Incl Telemetrie	40343													
		Transformatoren (Externe)	40343													
Intangible assets	Immat Activa software	Dynamisch	30850													
			30960													
			60110													
			60120													
			60200													
			60300													
			60400													
	Immat Activa uren	Dynamisch	60110													
			60120													
			60200													
			60300													



General Ledger Category	Asset Category	Sub Category	Cost center	101 Aviation	102 Security	201 Retail / Concessies	202 Parking & Mobility	203 Ad's & info	205 Premium Services	301 Retail Operations	302 Rental Estate	401 Foreign Terminal	402 Regional Participation	403 Utilities	404 Other Participations				
			60400																
	Inventaris	Statische Inventaris	20236																
Inventory	Inventaris	Statische Inventaris	10344																
			20210																
			20220																
			20236																
			20326																
			20340																
			30200																
			30208																
			30209																
			30220																
			30230																
			30240																
			30250																
			30260																
			40245																
			40263																
			40264																
			40273																
			70001																
					Dynamische Inventaris	10241													
						10344													
						20214													
						20220													
						20236													
						30150													
						30208													
						30209													
						30220													
						30230													
						30240													
						30250													
						30260													
						30820													
			30850																
			30870																
			30950																
			30951																
			30952																
			30953																
			30954																
			30955																
			30956																
			30960																
			40263																
			40273																
			60110																
			60120																
			60200																
			60300																
			60400																
			70410																
Other assets	Overige Activa	Overige Activa	20217																
			20220																
			20236																
			20326																
			30220																
			30230																
			30240																
			30250																
			30260																
			40228																
			40245																
			40343																
			40346																
			Reclamemasten			30250													
			Kunstwerken			20236													
						70410													
					Overige Activa PAX	20220													
						20233													
						20236													
						20326													
						30220													
			30240																
			30260																
			40245																
			40263																
			40264																
			40343																
			40346																
Paved area's, roads etc	SRE Terreinen en wegen	Erfpachten	70410																
		Grond dedicated gebouwen	70410																
		Overige	70001																
			70410																

General Ledger Category	Asset Category	Sub Category	Cost center	1.01 Aviation	1.02 Security	2.01 Retail / Concessies	2.02 Parking & Mobility	2.03 Ad's & info	2.05 Premium Services	3.01 Retail Operations	3.02 Real Estate	4.01 Rental Terminal	4.02 Foreign Participation	4.03 Regional Airports	4.04 Utilities	4.04 Other Participations	
						Parkeren SNBV	70410										
	Terreinen	Parkeerterreinen	20326														
30260																	
40245																	
40245																	
		Beplantingen	20326														
40245																	
		Drainage en Ontwateringswerken	20326														
40245																	
		Grond	20236														
20326																	
40233																	
40245																	
70410																	
		Riolering (hemelwater)	20326														
40245																	
	Wegen	Bestrating	20220														
20326																	
30240																	
30260																	
40245																	
20326		Land- en Randwegen	40245														
40245																	
		Tunnels en Viaducten	20236														
20326																	
40245																	
Runways and taxiways	Banen	Baan: 2e fundatielaag	40245														
		Baankop: Betonverharding	40245														
		Baankop: Fundatie	40245														
		Baanshoulder: Asfaltpakket	40245														
		Baanshoulder: Fundatie	40245														
		Restantasfalt+1e fundatielaag	40245														
		Touch Down Zone	40245														
		Twee bovenste asfaltenlagen	40245														
		Rijbanen	2 bovenste asfaltenlagen	40245													
			2e fundatielaag	40245													
	Restantasfalt+1e fundatielaag		40245														
	Rijbaanshoulder: Asfaltpakket		40245														
			Rijbaanshoulder: Fundatie	40245													
	Tools	Werktuigen	Aanhangers	40346													
Overige Werktuigen			20236														
			40245														
			40246														
			40263														
40346																	
Sneeuw en Gladheidsbestrijdin		40346															
Veegmachines Reiniging		40346															
		Werktuigen SAR	30960														
Vehicles	Voertuigen	Brandweervoertuig	40263														
			40346														
		Voertuigen Lichte <= 3500 KG	40346														
		Voertuigen Lichte > 3500 KG	40346														
		Voertuigen Overige	40224														
			40246														
			40346														

\* Operationele software (intangible assets) wordt op grond van verslaggevingsregels gezien als immateriële vaste activa. De operationele software ten behoeve van luchtvaartactiviteiten wordt gerekend tot de RAB omdat deze software essentieel is bij de bedrijfsprocessen (zie paragraaf 5.2.4.1).

Onder Terreinen en Wegen is de subgroep Parkeerterreinen opgenomen. De onder kostenplaats 40245 opgenomen parkeerterreinen betreft opstelplaatsen aan het platform voor voertuigen en materieel benodigd voor luchtvaartactiviteiten

N.B. Het komt voor dat bepaalde subgroepen zoals beschreven in bijlage 1.1 (overzicht standaard afschrijvingstermijnen) niet zijn opgenomen in bovenstaande tabel. Dit komt voor in 2 gevallen:

1. De activa in deze subcategorie heeft geen boekwaarde meer
2. De categorie wordt (nog) niet gebruikt (bijvoorbeeld Subgroep Hotels is aangemaakt voor nog te ontwikkelen hotels)

**Bijlage 1.3 Voorkomende allocatiesleutels waarvan de activa worden gealloceerd aan de PMC Aviation en/of de PMC Security**

General Ledger Category	Asset Category	Sub Category	Cost center							
				100% Aviation	100% Security	Vierkante meters	Landside infrastructure	Gebruik wagenpark	Overigen	
Aprons	Platformen	Betonverharding	40245							
		Fundatie	40245							
Buildings	Overige Gebouwen	Bouwconstructie	20236							
			40227							
			70410							
			20236							
		Buitenschil	20236							
		Overige Gebouwen	10344							
			20213							
			20217							
			20220							
			20236							
	40245									
	60300									
	Stationsgebouwcomplex	Busstations	20236							
			20326							
		Overigen	20220							
			20236							
			20326							
			40245							
	Pier	20236								
	Terminal	20210								
		20236								
		20340								
Installations	Baan- en Platformverlichting	Baanverlichting	40245							
		Communicatie Systemen	40245							
		Grondradar	40245							
		Hlsp Installaties	40245							
		Leidingen	40245							
		Platformverlichting	40245							
		Rijbaanverlichting	40245							
		Signalering en Voeding Banen	40245							
		Stopbars	40245							
		Vdgs-Systeem	40245							
		Gebouwinstallaties	Elektrotechnische Installaties	20213						
				20236						
				20362						
	40245									
	70410									
	Klimaatinstallaties		20220							
			20236							
	Koelmachines		20236							
	Ov Werktuigbouwkundige Inst		20236							
	Tak-Installaties		20236							
	Werktuigbouwkundige Install		20213							
			20220							
			20236							
			20360							
		20362								
		40245								
	40343									
	70410									
	Installaties tbv Util vz	Afwv Zuivering Installatie	40343							
		Afwv Zuivering Persgemalen	40343							
De-icing bassin		40343								
		40344								
De-icing druk riool		40343								

General Ledger Category	Asset Category	Sub Category	Cost center								
				100% Aviation	100% Security	Verkeerde meters	Landside infrastructure	Gebruik wagenpark	Overigen		
	Operationele Installaties	Drinkwater Aansluitingen	20236								
		BAG: Bagage apparatuur 10 jaar	20236								
			20340								
		BAG: Bagage apparatuur 15 jaar	20236								
			20340								
		BAG: Bagage apparatuur 5 jaar	20236								
			20340								
		BAS: Backbone (geautomat)	20340								
		BAS: Besturing	20340								
		BAS: Buffer (geautomatiseerd)	20340								
		BAS: Check-in	20212								
			20236								
			20340								
		BAS: Controls	20340								
		BAS: Diversen (geautomat)	20340								
		BAS: Diversen (mechan techn)	20340								
		BAS: Laden	20340								
		BAS: Lossen (geautomatiseerd)	20340								
		BAS: Lossen (mechan techniek)	20340								
		BAS: Reclaim	20340								
		BAS: Sorteersyst (geautomat)	20340								
		BAS: Sorteersyst (mechanisch)	20340								
		CAB: Inb screen mach (mechan)	20340								
		CAB: Screeningsmachines	20220								
			20340								
		De-icing	40245								
			40343								
		Elektronische Installaties	20236								
			20326								
			20362								
			40245								
		Informatiesystemen	20236								
			40174								
			40245								
			40263								
		Passagiersbruggen	40245								
		Securitymiddelen	20220								
		Toegangsbeheerapparatuur	20213								
			20220								
		Transportinstallaties	20236								
			20326								
			20360								
		Overige Installaties	Openbare Verlichting	20236							
				20326							
				30260							
				40245							
			Securitymiddelen	20220							
		20236									
		Verkeersregulatieinstallaties	20326								
			40245								
SUN	10 Kv Transport	40245									
		40343									
	400 V Aansluitingen	40245									
		40343									
Intangible assets	Immat Activa software	Dynamisch	60110								
			60120								
			60200								
			60300								

General Ledger Category	Asset Category	Sub Category	Cost center	100% Aviation	100% Security	Verkeerde meters	Landside infrastructure	Gebruik wagenpark	Overigen	
	Immat Activa uren	Dynamisch	60400							
			60110							
			60120							
			60200							
			60300							
			60400							
Inventory	Inventaris	Statische Inventaris	20236							
			10344							
			20210							
			20220							
			20236							
			20326							
			20340							
			30220							
			40245							
			40263							
		40264								
		Dynamische Inventaris	10241							
			10344							
			20214							
			20220							
			20236							
			40263							
			60110							
			60120							
			60200							
60300										
60400										
Other assets	Overige Activa	Overige Activa	20217							
			20220							
			20236							
			20326							
			40228							
			40245							
			40346							
			20236							
		Kunstwerken	20236							
			20220							
		Overige Activa	40245							
			20220							
		Overige Activa PAX	20233							
			20236							
			20326							
			40245							
40263										
40264										
40346										
Paved area's, roads etc	SRE Terreinen en wegen	Overige	70001							
		Terreinen	Parkeerterreinen	20326						
				40245						
			Beplantingen	20326						
				40245						
			Drainage en Ontwateringswerken	20326						
				40245						
			Grond	20236						
				20326						
				40233						
				40245						
		Riolering (hemelwater)	70410							
			20326							
		Wegen	Bestrating	20220						
				40245						
20326										

General Ledger Category	Asset Category	Sub Category	Cost center	100% Aviation	100% Security	Verkeerte meters	Landside infrastructure	Gebruik wagenpark	Overigen
			40245						
		Land- en Randwegen	20326						
			40245						
		Tunnels en Viaducten	20236						
			20326						
			40245						
Runways and taxiways	Banen	Baan: 2e fundatielaag	40245						
		Baankop: Betonverharding	40245						
		Baankop: Fundatie	40245						
		Baanshoulder: Asfaltpakket	40245						
		Baanshoulder: Fundatie	40245						
		Restantasfalt+1e fundatielaag	40245						
		Touch Down Zone	40245						
		Twee bovenste asfaltlagen	40245						
	Rijbanen	2 bovenste asfaltlagen	40245						
		2e fundatielaag	40245						
		Restantasfalt+1e fundatielaag	40245						
		Rijbaanshoulder: Asfaltpakket	40245						
		Rijbaanshoulder: Fundatie	40245						
			40245						
Tools	Werktuigen	Aanhangers	40346						
		Overige Werktuigen	20236						
			40245						
			40246						
			40263						
			40346						
		Sneeuw en Gladheidsbestrijdin	40346						
		Veegmachines Reiniging	40346						
Vehicles	Voertuigen	Brandweervoertuig	40263						
			40346						
		Voertuigen Lichte <= 3500 KG	40346						
		Voertuigen Lichte > 3500 KG	40346						
		Voertuigen Overige	40224						
			40246						
40346									

\* In de sleutelgroep "Overigen" bevinden zich diverse sleutels voor activa, waarvan de totale waarde kleiner is dan 1% van de totale activa van Schiphol Group

\*\* Operationele software (intangible assets) wordt op grond van verslaggevingsregels gezien als immateriële vaste activa. De operationele software ten behoeve van luchtvaartactiviteiten wordt gerekend tot de RAB omdat deze software essentieel is bij de bedrijfsprocessen (zie paragraaf 5.2.4.1).

N.B. Het komt voor dat bepaalde subgroepen zoals beschreven in bijlage 1.1 (overzicht standaard afschrijvingstermijnen) niet zijn opgenomen in bovenstaande tabel.

Dit komt voor in 2 gevallen:

1. De activa in deze subcategorie heeft geen boekwaarde meer
2. De categorie wordt (nog) niet gebruikt (bijvoorbeeld Subgroep Hotels is aangemaakt voor nog te ontwikkelen hotels)

Bijlage 1.4 Verdeling activa Locatie Schiphol aan de verschillende typen toerekeningsleutels

Type	Allocation key	% Asset
100% Toerekening	101 Aviation	31,6%
	102 Security	2,9%
	201 Concessies	0,5%
	202 Parking	3,5%
	203 Ad's info	0,1%
	205 Privium	0,1%
	207 Retail Operations	0,0%
	301 Real Estate	36,1%
	302 Rental Terminal	0,6%
	402 Participations	0,0%
	403 Utilities	0,6%
	404 Overige deelnemingen	0,0%
	<b>Totaal 100% toerekening</b>	<b>76,0%</b>
	Gedeelde toerekening (periodieke meting)	Vierkante meters Terminal
Landside Infra Structuur		2,0%
Exploitatie ICT		0,9%
Stavensleutel		0,3%
<b>Totaal gedeelde toerekening</b>		<b>23,9%</b>
Overigen		0,1%
	<b>Totaal Overigen</b>	<b>0,1%</b>
	<b>Eindtotaal</b>	<b>100,0%</b>

N.B. Berekening op basis van boekwaarde activa ultimo 2013

## Bijlage 2.1 Overzicht kostenplaatsen OU Aviation

Kostenplaats	Kostenplaats	Kostenplaats	Kostenplaats	Doorbelasting van Aviation	Allocatie van Aviation	
20180-A/Airport Operations	20120-OPS/Passenger Services	20170-LA Landside Access	20214-LA/Strategy & Projects	D23	A5a	
			20318-LA/Manager		A7a	
			20338-LA/Operations		A5a	
		20228-PS/Management	20212-TL Terminal Logistics		A1i	
			20229-PS/M/Management		A7a	
		20270-PS/Contracts, Safety en Information Management	20210-PS/PRM Afhandeling		A1i	
			20225-PS/O/Bedrijfs hulpverlening/Safety		A1i	
			20271-PS/L/Management		A7a	
			20420-Karrenregulatie/gev. voorw.		A1i	
			20440-A/OPS/PS/INL (Inlichtingen)		A9e	
			20465-A/OPS/PS/CCC (Customer Contact Center)		A9b	
			20475-PS/CSI (Contracts, Safety en Information Management)		A7a	
			20316-O Passenger Operations		20317-PS/O/Management	A7a
			20410-PS/O/Regiecentrum	D9		
			20470-PS/O/Floormanagement	A1i		
	20140-OPS/Bagage	20240-BG/Management Ondersteuning	20241-BGO Beheer	20347-BGM/Management	D21	A1c
			20242-BG/Operations	20344-BGO/Beheer	A1c	
				20340-BGO/Management	A1c/A11a	
				20341-BGO/Teams Bagage	A1c	
				20349-BGO/Bagage Operational Support	A1c	
		20243-BGO/Bagage Operational Support	20244-BG/Logistics	20343-BGL/Logistic	A1c	
					A1c	
		20185-Planning and Control Operations	20282-OPS/Control	20282-OPS/Control	A9d	
			20283-Operational Planning	20283-Operational Planning	A7e	
		20281-OPS/Management	-	20281-OPS/Management	A9d	
	20284-OPS/ADI	-	20284-OPS/ADI	A9d		
	40120-OPS/Airside Operations	40221-AO/Management	40221-AO/Management	A1a		
		40224-AO/Apron Planning & Control	40224-AO/Apron Planning & Control	A1a		
		40225-AO/Bird Control	40225-AO/Bird Control	A1a		
		40226-AO/Airside Authority	40226-AO/Airside Authority	A1a		
		40227-AO/Airside Support	40227-AO/Airside Support	A1a		
		40228-AO/Sneeuw- en Gladheidsbestrijding	40228-AO/Sneeuw- en Gladheidsbestrijding	D11		
				A1a		
		40232-CMC Construction & Maintenance Control	40232-CMC Construction & Maintenance Control	A1a		
		40234-PMA (Proces Management Airside	40234-PMA (Proces Management Airside	A1a		
				A1h		
	40216-OPS/Account Contractmanagement	-	40216-OPS/Account Contractmanagement	A1h		
	20190-A/SSE Safety, Security & Environment	20160-SSE/SEC Security	20211-SSE/SEC/BK Beveiligingskosten	20211-SSE/SEC/BK Beveiligingskosten	D17a&c/ D26	A3a
			20220-SSE/SEC/SP Security Policy	20220-SSE/SEC/SP Security Policy	D15/D16	A3a
		20233-SSE/AAO Airport Authority Officer Security	-	20233-SSE/AAO Airport Authority Officer Security	D17b	A7d
		20280-SSE/SO/Security Operations	20213-SSE/SO/SO Security Operations	20213-SSE/SO/SO Security Operations	A3a	
20217-SSE/SO/BC Badge Centre			20217-SSE/SO/BC Badge Centre	A3a		
20290-SSE/M/Manager		20219-SSE/M/CC Control & Compliance	20219-SSE/M/CC Control	A7d		
		20221-SSE/M/SU Strategische Unit	20221-SSE/M/SU Strategische Unit	A7d		
		20291-SSE/M/M Manager	20291-SSE/M/M Manager	A7d		
40160-SSE/SEF Safety, Environment, Fire Brigade		40261-Manager SEF	40261-SSE/SEF/Senior Manager SEF	A1d		
		40262-S&E (Safety en Environment)	40262-SSE/SEF/S&E (Safety en Environment)	D17d		
		40263-SSE/SEF/ER Emergency Response	40263-SSE/SEF/ER Emergency Response	D5		
	40264-PST Preparation, Safety & Training	40264-SSE/SEF/PST Preparation, Safety & Training	D4			
40110-A/Market Development	40211-MD/Manager	-	40211-MD/Manager	A1g		
	40213-MD/Statistics Intelligence	-	40213-MD/Statistics Intelligence	A1g		
	40214-MD/Aviation Marketing	-	40214-MD/Aviation Marketing	A1g		
	40215-MD/Cargo	-	40215-MD/Cargo	A1g		
	40217-Passagiers Marketing	-	40217-Passagiers Marketing	A1g		
			20234-TRE/Advies, Ontwikkeling & Allocatie	A2a		
40170-A/Assetmanagement	20130-ASM/Terminal Real Estate	20234-TRE/Advies, Ontwikkeling & Allocatie	20234-TRE/Advies, Ontwikkeling & Allocatie		A2a	
		20236-TRE/Activa	20236-TRE/Activa		A2a/A10a	
		20348-TRE/Manager	20348-TRE/Manager	D18	A2a	
		20351-TRE/Facility	20351-TRE/Facility	D18	A2a	
		20353-TRE/Bouwkunde	20353-TRE/Bouwkunde	D18	A2a	
		20355-TRE/Infrastructuur	20355-TRE/Infrastructuur	D18	A2a	
		20358-TRE/Facility Services	20358-TRE/Facility Services		A2a	
		20360-TRE/Operationele bedrijfsmiddelen	20360-TRE/Operationele bedrijfsmiddelen		A2a	
		20362-TRE/Energie, Elektra & Klimaat	20362-TRE/Energie, Elektra & Klimaat		A2a	
		20364-TRE/Gebouw & Brandveiligheid	20364-TRE/Gebouw & Brandveiligheid		A2a	
		20490-TRE/Technische Bedrijfsvoering	20490-TRE/Technische Bedrijfsvoering		A2a	
		20372-ASM/Projectontwikkeling	-	20372-ASM/Projectontwikkeling	A9c	
		20400-ASM/AIM	20356-AIM/Manager	20356-AIM/Manager	A9c	
			20365-AIM/OI	20365-AIM/OI	A9c	
			20366-AIM/GI	20366-AIM/GI	A9c	
		40140-ASM/Airfield Maintenance Services	40240-AMS/Bereikbaarheid	20326-AMS/BER/Landside	D25	A5a
				40243-AMS/BER/Airside	D10	A1b
	40241-AMS/Manager		40241-AMS/Manager	A1b		
	40245-AMS/Vluchtafhandeling		40245-AMS/Vluchtafhandeling	A1b		
	40246-AMS/Vliegtuigafhandeling		40246-AMS/Vliegtuigafhandeling	A1b		
	40249-AMS/Equipment Fleetmanagement		40346-AMS/EFM/Fleetmanagement	A12a		
			40347-AMS/EFM/Garage	A12a		
			40349-AMS/Advies & Ontwikkeling	A1b		
	40248-ASM/Utility Services	40341-US/Manager	40341-US/Manager	A4a		
		40343-US/Energy & Environment	40343-US/Energy & Environment	A4a		
		40344-US/Maintenance, Projects & Operations	40344-US/Maintenance, Projects & Operations	D7		
				D8/D20		
	40271-ASM/Manager	-	40271-ASM/Manager	A9c		
	40272-ASM/Control	-	40272-ASM/Control	A9c		
	40273-ASM/Sustainability	-	40273-ASM/Sustainability	A9c		
	40175-A/Aviation Management	40171-AM/Specials	-	40171-AM/Specials	A1j	
		40172-AM/Project Schip20lland	-	40172-AM/Project Schip20lland	A1j	
		40173-Perscentrum	-	40173-Perscentrum	A1j	
40174-Environmental Capacity		-	40174-Environmental Capacity	A1j		
40190-AM/Aviation Management		40295-AM/Aviation Control	40293-AM/AC/Control Pricing	A7b		
		40296-AM/General	40209-Six Sigma	D24		
			40292-AM/G/Manager	A7b		
		40294-AM/G/Ondermemingsraad	A7b			
40219-AM/Havengelden	-	40219-AM/Havengelden	A6a			



## Bijlage 2.2 Overzicht kostenplaatsen OU Consumers

Kostenplaats	Kostenplaats	Kostenplaats	Kostenplaats	Doorbelasting van Aviation	Allocatie van Aviation
30100-DBU	30200-DBU	-	30200-DBU		
	30206-Control & CA	-	30206-Control & CA		
	30330-Market Research & Intelligence	-	30330-Market Research & Intelligence	D9	
	30340-HRM Consumers	-	30340-HRM Consumers		
30110-Commercial Services & Media	30111-Commercial Services	30130-eProducts	30130-eProducts	D11	
		30150-Product Marketing	30150-Product Marketing		
		30215-Rental Terminal	30215-Rental Terminal		
		30220-Retail	30220-Retail		
		30235-Hospitality & Services	30230-Hospitality		
			30240-Services		
		30210-Staff Commercial Services & Media	30210-Staff Commercial Services & Media		
		30226-Development	30226-Development		
	30250-Media	30250-Media			
30120-Consumer International	-	-	30120-Consumer International		
30207-Privium/VIP	30208-VIP-centrum	-	30208-VIP-centrum	D10	
	30209-Privium	-	30209-Privium		
30269-Schiphol Parking & Mobility Services	30260-Parking Products	-	30260-Parking Products	D7/D8	
	30261-Parkeermanagement Top	-	30261-Parkeermanagement Top		
	30262-Technische Dienst	-	30262-Technische Dienst		
	30266-Marketing & Sales	-	30266-Marketing & Sales		
	30268-Operatie	-	30268-Operatie		
30269-Schiphol Parking & Mobilit	30260-Parking Products	-	30260-Parking Products		
	30261-Parkeermanagement Top	-	30261-Parkeermanagement Top		
	30262-Technische Dienst	-	30262-Technische Dienst		
	30266-Marketing & Sales	-	30266-Marketing & Sales		
	30268-Operatie	-	30268-Operatie		

## Bijlage 2.3 Overzicht kostenplaatsen Schiphol Real Estate BV

Kostenplaats	Kostenplaats	Kostenplaats	Kostenplaats	Doorbelasting van Aviation	Allocatie van Aviation
70010-Directie	70001-Algemeen	-	-		
	70110-Staf Directie	-	-		
	70120-Marketing	-	-		
	70130-Controlling	-	-		
70030-Real Estate Development	70310-Staf Real Estate Development	-	-		
	70320-Projectontwikkeling	-	-		
70040-Real Estate Investment	70210-Staf Land Development	-	-		
	70220-Grondzaken	-	-		
	70230-Planologie	-	-		
	70240-Milieu	-	-		
	70410-Staf Real Estate Investment	-	-	D2b, D2c, D2d	
70050-Real Estate Management	70510-Staf Real Estate Management	-	-		
	70520-Overig	-	-		
70060-Terminal Verhuringen	70600-Terminal Verhuringen	-	-	D2a, D5	
70810-Leasing	-	-	-		

## Bijlage 2.4 Overzicht kostenplaatsen OU ICT

Kostenplaats	Kostenplaats	Kostenplaats	Kostenplaats	Doorbelasting van Aviation	Allocatie van Aviation
601XX - ESS (Enterprise & Strategic Services)	60110 Manager	-	-		OU ICT
	60120 B/FIN	-	-		OU ICT
	60130 HR/AQ	-	-		OU ICT
	60140 Proces/contract	-	-		OU ICT
602XX - SMS (Security & Monitoring Services)	60200 Manager	-	-		OU ICT
	60210 Access/CSS/proces	-	-		OU ICT
603XX - AWS (Assets, Workspace & Online Services)	60300 Manager	-	-		OU ICT
	60310 Incidenten & Onderhoud/Geo informatie	-	-		OU ICT
	60320 KA en overige generieke diensten	-	-		OU ICT
	60340 Centrale Infrastructuur	-	-		OU ICT
	60350 ICT + ST gerelateerde kosten	-	-		OU ICT
604XX - AOS (Airport Operations Services)	60400 Manager	-	-		OU ICT
	60410 flight/pax/bax/voice	-	-		OU ICT
	60420 Schiphol specifiek	-	-		OU ICT

## Bijlage 2.5 Overzicht kostenplaatsen OU PLUS

Kostenplaats	Kostenplaats	Kostenplaats	Kostenplaats	Doorbelasting van Aviation	Allocatie van Aviation
80100 Plus Staf	-	-	-	D1/D2	
80200 Plus Control	-	-	-	D1/D2	
80300 Klantteam A	-	-	-	D1/D2	
80400 Klantteam B	-	-	-	D1/D2	
80500 Klantteam C	-	-	-	D1/D2	
80600 Klantteam D	-	-	-	D1/D2	
80700 A-Gebied	-	-	-	D1/D2	

## Bijlage 2.6 Overzicht kostenplaatsen Staven & Concern

Kostenplaats	Kostenplaats	Kostenplaats	Kostenplaats	Doorbelasting van Aviation	Allocatie van Aviation
10101-Board of management	10201-Board of management	-	10201-Board of management		A5
	10202-Board of management (Concernkosten)	-	10202-Board of management (Concernkosten)		A5
10102-Corporate Legal	10205-Directiesecretariaat	-	10205-Directiesecretariaat		A5
	10210-Corporate Legal	-	10210-Corporate Legal		A5
10103-Asset Wise	10203-Asset Wise	-	10203-Asset Wise		A5
10104-Audit Services	10215-Audit Services	-	10215-Audit Services		A5
10105-HR	10218-HR Service Center	10339-HR/Service Center	10339-HR/Service Center		A6
	10220-HR Staf	10229-Recruitment & AMC	10229-Recruitment & AMC		A6
		10319-HR/Staf/Staven - opleidingen	10319-HR/Staf/Staven - opleidingen		A6
		10320-HR/Staf/Top	10320-HR/Staf/Top		A6
		10321-HR/Staf/Arbeidsvoorwaarden	10321-HR/Staf/Arbeidsvoorwaarden		A6
		10322-HR/Staf/Management Development	10322-HR/Staf/Management Development		A6
		10327-HR/Staf/Beleidszaken & Arbo	10327-HR/Staf/Beleidszaken & Arbo		A6
		10349-D/HR/OPS	10349-D/HR/OPS		A6
	10221-HR Collectief	10255-HR/Coll/COR	10255-HR/Coll/COR		A6
		10323-HR/Coll/Personeelsfaciliteiten	10323-HR/Coll/Personeelsfaciliteiten		A6
		10325-HR/Coll/Kosten gepensioneerden	10325-HR/Coll/Kosten gepensioneerden		A6
		10326-HR/Coll/Gedetacheerden D&D	10326-HR/Coll/Gedetacheerden D&D		A6
		10333-FLO	10333-FLO		A6
		10345-HR/Coll/Personeelsactiviteiten	10345-HR/Coll/Personeelsactiviteiten		A6
	10227-HR Schiphol College	10347-HR/Schiphol College	10347-HR/Schiphol College		A6
		10348-HR/Schiphol College Overhead	10348-HR/Schiphol College Overhead		A6
	10228-Personeelsvoorzieningen	10337-AWA-But	10337-AWA-But		A6
10106-Communicatie	10230-Communicatie top	-	10230-Communicatie top		A5
	10231-Foto film	-	10231-Foto film		A5
10107-Corporate Control	10235-Corporate Control top	-	10235-Corporate Control top		A5
	10236-Reporting & control	-	10236-Reporting & control		A5
	10237-Functioneel Beheer	-	10237-Functioneel Beheer		A5
	10238-AO	-	10238-AO		A5
	10240-Accounting House	-	10240-Accounting House		A5
	10241-TOP FIT (Roadmap)	-	10241-TOP FIT (Roadmap)		A5
10108-Corporate Treasury	10245-Corporate Treasury top	-	10245-Corporate Treasury top		A4
	10246-Insurance Management	-	10246-Insurance Management		A5
	10247-Merger & Acquisitions	-	10247-Merger & Acquisitions		
10109-Corporate Development	10250-Corporate Development	-	10250-Corporate Development		A5
	10256-CD Management	-	10256-CD Management		A5
	10257-CD Group Strategy & Development	-	10257-CD Group Strategy & Development		A5
	10258-CD Airport Strategy & Development	-	10258-CD Airport Strategy & Development		A5
	10259-CD Stakeholder Strategy & Development	-	10259-CD Stakeholder Strategy & Development	D1	A5
10110-FD	10219-Facilitaire Diensten	10344-FD/Top	10344-FD/Top		A2/A3
10112-Raad van Commissarissen	10264-Raad van Commissarissen	-	10264-Raad van Commissarissen		A5
10113-Inkoop	10261-Inkoop	-	10261-Inkoop		A5
10115-External Relations	10204-External Relations	-	10204-External Relations		A5
10117-Projectkosten	10287-Program Management Office	-	10287-Program Management Office		A5
	10288-Reorganisatie 2009	-	10288-Reorganisatie 2009		A5
	10289-The Grounds	-	10289-The Grounds		ov deel.
10121-Schiphol International Staf	10290-Schiphol International Staf	-	10290-Schiphol International Staf		A1

## Bijlage 3: Doorbelastingen per kostenplaats

In deze bijlage is een beschrijving opgenomen van de diverse doorbelastingen. De beschrijving beperkt zich tot de doorbelastingen die direct of indirect effect hebben op de toerekening van kosten en opbrengsten naar luchtvaartactiviteiten. Per OU is beschreven welke doorbelastingen plaatsvinden richting een andere OU/legal entity. In de bovenste balk staat de verwijzing van de doorbelastende OU met een typering van de doorbelasting (zie ook onderstaande inhoudsopgave). In de onderste twee balken staat de van / naar relatie gespecificeerd. Alleen indien de ontvangende afdeling een afdeling binnen OU Aviation is, is het kostenplaatsnummer van deze ontvangende afdeling opgenomen. Indien sprake is van doorbelasting aan meerdere kostenplaatsen met regelmatige wisselingen (bijvoorbeeld bij huurcontracten (OU SRE) of projecten (OU PLUS) zijn de kostenplaatsen niet individueel weergegeven. Verifieerbaarheid van de doorbelastingen naar afdelingen binnen de overige OU's wordt bereikt doordat een doorbelasting op een zodanige wijze in de administratie wordt verwerkt, dat te allen tijde inzichtelijk is wie de leverende, en wie de ontvangende partij is.

Teneinde deze bijlage als afzonderlijk stuk duidelijk en volledig te maken is hieronder nogmaals de uitleg gegeven met betrekking tot de prijsvorming indien sprake is van een doorbelasting. Deze tekst is ook opgenomen in de algemene beschrijving onder paragraaf 5.2.2.

### Prijsvorming bij toerekening

Schiphol Group houdt zich primair bezig met luchtvaartactiviteiten. Daarnaast kent Schiphol Group ook niet luchtvaartactiviteiten. Deze niet luchtvaartactiviteiten worden uitgevoerd voor de externe markt (bijvoorbeeld parkeren, verhuur van kantoorruimte, transport van energie). Het komt voor dat ten behoeve van luchtvaartactiviteiten diensten worden afgenomen van de niet luchtvaart PMC's. Dit betreft diensten die ook van een derde partij zouden kunnen worden betrokken. De prijs waartegen deze diensten worden afgenomen is, evenals voor de leveringen binnen de luchtvaart PMC's, gelijk aan integrale kostprijs, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten.

De integrale kostprijs wordt als volgt bepaald:

+ Directe exploitatiekosten van de betreffende activiteit	
+ Afschrijvingen van de betrokken productiemiddelen	(NB 1)
+ Vermogenskosten van de betrokken productiemiddelen	(NB 1)
+ Opslag voor overhead:	
Staf van betreffende afdeling,	
Staf van BA,	(NB 2)
Concern staven	(NB 3)

Tenslotte wordt, indien sprake is van inzet van personeel, een opslag berekend voor het ICT werkplek tarief en voor de huisvestingskosten per werkplek. Het ICT werkplek tarief wordt bepaald door de totale kosten van de diensten kantoorautomatisering, 'connectivity' en Mobile te delen door het gewogen gemiddelde van het aantal user id's en mobiele telefoons van de afdelingen waaraan wordt doorberekend. De formule voor het bepalen van het gewogen gemiddelde = (aantal user\_id's x 75%) + (aantal mobiele telefoons x 25%). De huisvestingskosten per werkplek wordt bepaald door de huurkosten zoals bij de Facilitaire dienst verantwoord te delen door het gebudgetteerde aantal fte's bij Aviation, Consumers Products & Services (exclusief SAR), SRE BV, ICT en PLUS in het boekjaar.

### NB. 1

Indien er sprake is van inzet van activa ten behoeve van de levering van een interne dienst, dan kunnen de kosten van deze activa worden toegerekend naar de ontvangende afdeling middels

doorbelasting of middels allocatie. Bij de keuze voor één van deze methodieken wordt de algemene werkwijze gevolgd zoals beschreven in paragraaf 5.1.3. Stelregel is dat indien doorbelasting kan zorgen voor vereenvoudiging van de toerekening, dan wordt het activum niet gealloceerd naar de ontvangende partij. Toerekening vindt dan plaats middels opname van de afschrijvingen (lineair, o.b.v. historische kosten) en vermogenskosten (tegen de WACC van Aviation) in het tarief voor de doorbelaste dienst.

Indien er wél sprake is van allocatie van de activa naar de ontvangende afdeling, worden de afschrijvingen en vermogenskosten niet opgenomen in het tarief van de doorbelasting, om te voorkomen dat deze kosten tweemaal worden toegerekend aan de ontvangende afdeling.

#### NB. 2

De opslag voor BA overhead wordt berekend als een percentage over de kosten die de afdeling maakt om te betreffende dienst te leveren.

Dit percentage wordt vastgesteld met behulp van de volgende formule:

$$\frac{\text{BA overhead}}{\text{exploitatiekosten van afdelingen in de BA}}$$

**Stafkosten BA Aviation** € 500 (exploitatiekosten van de OU Aviation, zoals vastgelegd in Oracle)

Exploitatiekosten afdelingen binnen OU Aviation

afdeling	Security Operations	Security Policy	Safety & Environment	Airport Authority office	Airside Operations	Bagage	Passenger Services	Airfield Maintenance Services	Terminal Real Estate	Utility Services	Capacity Management	Market Development	
Exploitatiekosten incl. afschrijvingen	1.500	1.300	3.000	2.000	800	500	1.800	3.500	2.600	2.000	500	500	
Opslag voor BA overhead, voor diensten van afdelingen binnen Aviation							€	€ 500					
							€	20.000	=	2,5%			

Deze opslag wordt berekend over de exploitatiekosten (dus inclusief de afschrijvingen) die de betreffende afdeling zelf maakt tbv de geleverde dienst.

#### NB. 3

Indien sprake is van een volledige of gedeeltelijke detachering van een fte van de ene naar de andere afdeling wordt in de bepaling van de integrale kostprijs voor die fte een opslag meegenomen voor het deel van de kosten van concern staven, dat op basis van personeelskosten wordt gealloceerd (centraal HR en Facilitaire dienst overig (OU Staven & Concern A3 en A6)). Deze te gebruiken opslag wordt jaarlijks vastgesteld bij de budgettering op basis van de volgende formule:

$$\frac{\text{Totaal kosten concern staven toegerekend o.b.v. personeelskosten}}{\text{totaal personeelskosten van de PMC's}}$$

De allocatie van de 'centraal HR en Facilitaire dienst overig' kosten drukt door middel van allocatiesleutel A3 en A6 op de PMC waar de kosten van de fte oorspronkelijk in de personeelskosten is opgenomen (dus vóór de detachering). Indien de fte deels of geheel voor een andere afdeling werkzaam is, blijven de kosten voor centraal HR en Facilitaire dienst overig gealloceerd bij de PMC waar de fte oorspronkelijk vanuit wordt gedetacheerd. De doorbelasting van de personeelskosten (de opbrengst voor de leverende afdeling) wordt niet in mindering gebracht op de kostenpost personeelskosten maar apart verantwoord als negatieve kosten, of interne opbrengsten. In de allocatie van centraal HR en Facilitaire dienst overig wordt hiervoor daarom geen correctie opgenomen.

Er wordt in de integrale kostprijs methode geen opslag meegenomen voor OU staven & Concern A5 sleutel. De allocatiesleutel A5 wordt bepaald op basis van reeds toegerekende kosten (netto kosten) van de PMC's. Hierin is, in tegenstelling tot de allocatiesleutel A3 en A6 zoals hierboven weergegeven wel rekening gehouden met de doorbelastingen aan andere afdelingen, zodat het meenemen van een opslag voor allocatiesleutel A5 zou leiden tot een dubbeltelling bij de ontvangende PMC van de dienst. Omdat toegerekend wordt op basis van reeds toegerekende (netto) kosten wordt al direct aan de juiste PMC toegerekend.

Indien sprake is van volledige detachering van een fte of indien bij de uitvoering van de doorbelaste dienst fte's gedeeltelijk worden ingezet, wordt in het tarief een opslag meegenomen voor het deel van de kosten van concern staven, dat op basis van personeelskosten wordt gealloceerd (centraal HR en Facilitaire dienst overig (OU Staven & Concern A3 en A6). Deze opslag wordt jaarlijks vastgesteld bij de budgettering op basis van de volgende formule:

$$\frac{\text{Totaal kosten concern staven toegerekend o.b.v. personeelskosten}}{\text{totaal personeelskosten van de PMC's}}$$



3. Doorbelastingen .....	6
3.1 DOORBELASTINGEN OU AVIATION .....	6
<i>Doorbelasting D4 OU Aviation – SSE/SEF/PST, branddoormeldsysteem</i> .....	8
<i>Doorbelasting D5 OU Aviation – A/SSE/SEF/ER Emergency Response, gebouwenbrandbestrijding</i> .....	9
<i>Doorbelasting D7 OU Aviation - US Utility Services, utiliteitsdiensten</i> .....	11
<i>Doorbelasting D8 OU Aviation - US Utility Services, utiliteitsprojecten</i> .....	19
<i>Doorbelasting D9 OU Aviation – Regiecentrum</i> .....	20
<i>Doorbelasting D10 OU Aviation - Airfield Maintenance Services, landzijdige groenwerkzaamheden</i> .....	22
<i>Doorbelasting D11 OU Aviation - Airside Support, sneeuw- en gladheidsbestrijding</i> .....	23
<i>Doorbelasting D15 OU Aviation - SSE/Security, Schipholpassen</i> .....	24
<i>Doorbelasting D16 OU Aviation - SSE/SO/BC, autorisaties</i> .....	26
<i>Doorbelasting D17a OU Aviation - SSE/Security/beveiligingskosten, niet SRA gebied</i> .....	27
<i>Doorbelasting D17b OU Aviation – SSE/AAO, bedrijfsrecherche</i> .....	29
<i>Doorbelasting D17c OU Aviation - SSE/Security/beveiligingskosten, SRA gebied</i> .....	30
<i>Doorbelasting D17d OU Aviation – A/SSE/SEF/S&amp;E (Safety en Environment), informatiebeveiliging</i> .....	31
<i>Doorbelasting D18 OU Aviation - TRE Terminal Real Estate, gebruik terminal</i> .....	32
<i>Doorbelasting D20 OU Aviation - US Utility Services, onderhoud installaties</i> .....	39
<i>Doorbelasting D21 OU Aviation - BG Bagage, BOS security</i> .....	41
<i>Doorbelasting D23 OU Aviation - T&amp;T Travel &amp; Transportation, beleidsadviezen</i> .....	43
<i>Doorbelasting D24 OU Aviation – Six Sigma</i> .....	44
<i>Doorbelasting D25 OU Aviation – Airfield Maintenance Services, landzijdige reiniging</i> .....	45
<i>Doorbelasting D26 OU Aviation – SSE, 100% goederencontrole</i> .....	46
3.2 DOORBELASTINGEN OU CONSUMERS PRODUCTS & SERVICES .....	48
<i>Doorbelasting D7 OU Consumers Products &amp; Services - Consumer Products, parkeerterrein</i> .....	49
<i>Doorbelasting D8 OU Consumers Products &amp; Services - Consumer Products, Parkeren</i> ...	50
<i>Doorbelasting D9 OU Consumers Products &amp; Services – Gedeelde sleutel Continu onderzoek</i> .....	51
<i>Doorbelasting D10 OU Consumers Products &amp; Services – VIP centrum en Perscentrum</i> ..	52
<i>Doorbelasting D11 OU Consumers Products &amp; Services – Gedeelde sleutel eBusiness</i> ...	54
3.3 DOORBELASTINGEN OU SRE EN SRE DEELNEMINGEN .....	56
3.3.1 DOORBELASTINGEN OU SRE .....	57
<i>Doorbelasting D2a OU SRE - Terminal Verhuringen, m<sup>2</sup> sleutel</i> .....	57
<i>Doorbelasting D2b OU SRE – Real Estate investments, verhuur vastgoed</i> .....	58
<i>Doorbelasting D2c OU SRE – Real Estate investments, verhuur vastgoed</i> .....	60
<i>Doorbelasting D2d OU SRE – Real Estate investments, verhuur van parkeerplaatsen</i> .....	61
<i>Doorbelasting D5 OU SRE - Terminal Verhuringen, huurders aanpassingen</i> .....	62
3.4 DOORBELASTINGEN OU ICT .....	63
3.5 DOORBELASTINGEN OU PLUS .....	64
<i>Doorbelasting D1 OU PLUS – Projectbureau Luchthaven Schiphol, uren</i> .....	65
<i>Doorbelasting D2 OU PLUS – Projectbureau Luchthaven Schiphol, exploitatieresultaat</i> ...	67
3.6 DOORBELASTINGEN OU STAVEN .....	68

<i>Doorbelasting D1 OU Staven (Corporate Development)</i> .....	68
<b>3.7 DOORBELASTINGEN DEELNEMINGEN ALLIANCES &amp; PARTICIPATIONS</b> .....	<b>70</b>
<i>Doorbelasting D1 OU Schiphol Telematics - connectivity diensten</i> .....	71

## 3. Doorbelastingen

### 3.1 Doorbelastingen OU Aviation

#### Leeswijzer

De doorbelastingen van de OU Aviation staan in deze tabel in volgorde van grootte. Het doel van de doorbelastingen is ervoor te zorgen dat vervolgens zoveel mogelijk hele kostenplaatsen in één keer naar een PMC gealloceerd kunnen worden.

Nummers die in de tabel en de hierna volgende beschrijvingen ontbreken, betreffen doorbelastingen die in het verleden hebben bestaan.

#### Overzicht doorbelastingen

Nr.	Reden	Soort	Kpl. OU	Naam afdeling	Ontvangende OU
D18	4	Gebruik Terminal	20348 20351 20353 20355	TRE/Manager TRE/Facility TRE/Bouwkunde TRE/Infrastructuur	SRE en OU Consumers Products & Services, OU ICT en interne doorbelasting binnen eigen OU naar afdeling Security
D7	2,4	Utiliteitsdiensten	40343	US/Energy & Environment	Diverse OU's
D17a	4	Beveiliging, niet-SRA gebied	20211	SSE/SEC/BK Beveiligingskosten	SRE, OU Aviation, OU Consumers Products & Services
D8	2, 3	Utiliteitprojecten	40344	US/Maintenance, Projects & Operations	SRE, diverse OU's
D21	4	Security activiteiten bagage (BOS)	20347	BGM/Management	OU Aviation (afdeling security)
D10	4	Landzijdige groenwerkzaamheden	40243	AMS/BER/Airside	SRE
D15	4	Schiphol passen	20220	SSE/SEC/SP Security Policy	OU Consumers Products & Services
D11	4	Sneeuw- en gladheidsbestrijding	40228	AO/Sneeuw- en Gladheidsbestrijding	SRE en OU Consumers Products & Services
D26	4	100% Goederencontrole	20211	SSE/SEC/BK Beveiligingskosten	OU Aviation OU Consumers Products & Services
D25	4	Landzijdige reiniging	20326	AMS/BER/Landside	SRE, OU Aviation
D5	4	Gebouwenbrandbestrijding	40263	SSE/SEF/ER Emergency Response	SRE, OU Aviation
D20	4, 2	Onderhoud installaties	40344	US/Maintenance, Projects & Operations	OU Consumers Products & Services, diverse OU's
D17b	4	Bedrijfsrecherche	20233	SSE/AAO Airport Authority Officer Security	OU Staven
D16	4	Autorisaties	20220	SSE/SEC/SP Security Policy	SRE, OU Consumers Products & Services
D17c	4	Beveiliging, SRA gebied	20211	SSE/SEC/BK Beveiligingskosten	OU Consumers Products & Services

Nr.	Reden	Soort	Kpl. OU	Naam afdeling	Ontvangende OU
D17d	4	Informatiebeveiliging	40262	SSE/SEF/S&E (Safety en Environment)	OU Staven
D4	4	Branddoormeldsysteem	40264	SSE/SEF/PST Preparation, Safety & Training	SRE / / Transport CV
D23	4	Beleidsadviezen	20214	LA/Strategy & Projects	SRE, OU Consumers Products & Services
D24	4	Six Sigma	40209	Six Sigma	Diverse OU's
D9	4	Regiecentrum	20410	PS/O/Regiecentrum	SRE, OU Aviation, OU Consumers Products & Services

Reden 1 t/m 4:

1. Wettelijk/verslaggevingstechnisch (indien het voor de partij die de doorbelasting ontvangt relevant is om door te belasten op grond van wettelijke/ verslaggevingstechnische redenen zoals bij aparte juridische entiteiten)
2. Registratie opbrengsten (indien het voor de door belastende partij relevant is om de opbrengsten apart te registreren)
3. Kosten activeerbaar (indien doorbelaste kosten bij de ontvangende partij geactiveerd kunnen worden)
4. Vereenvoudiging allocatie (indien de doorbelasting de allocatie van de kostenplaats eenvoudiger maakt)

Voor een nadere uitleg over de redenen zoals hierboven weergegeven wordt verwezen naar het hoofddocument (pagina 19).

## Doorbelasting D4 OU Aviation – SSE/SEF/PST, branddoormeldsysteem

**Van:** Kostenplaats 40264 SSE/SEF/PST Preparation, Safety & Training

**Aan:** IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV  
IC bedrijf 732 Transport C.V.

### Beschrijving doorbelasting:

Het branddoormeldsysteem is het openbare meldsysteem waar bedrijven op het Schiphol terrein aangesloten kunnen worden -in voorkomende gevallen is de aansluiting vanuit wet- en regelgeving verplicht- zodat bij brandmelding (via de brandmelders in het gebouw) alarmering plaatsvindt via het regiecentrum naar de brandweer op Schiphol.

Doorbelasting van de kosten voor het branddoormeldsysteem door OU Aviation aan de diverse gebruikers binnen Schiphol Real Estate en TransPort C.V.

Na doorbelasting D4 wordt kostenplaats 40264 gealloceerd op basis van A1d (100% directe toewijzing aan PMC Aviation)

### Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

### Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

845200 Opbrengst werkzaamheden derden

### Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

De doorbelasting is gebaseerd op een marktconform tarief (abonnementskosten) voor de aansluiting op het branddoormeldsysteem. Dit marktconforme tarief is vergelijkbaar met het tarief dat de lokale veiligheidsregio Kennemerland in rekening brengt voor een aansluiting op het branddoormeldsysteem. Dit tarief is minimaal gelijk aan de integrale kostprijs. Derhalve kan een marge worden gemaakt op deze activiteit. De kosten betreffen voornamelijk de kosten van het branddoormeldsysteem (afschrijving en onderhoudskosten) en het beheer van het systeem (personeelskosten).

### Wijze en frequentie van meten:

Doorbelasting vindt plaats op basis van het aantal aansluitingen van Schiphol Real Estate en Transport C.V. op het branddoormeldsysteem. Meting vindt jaarlijks ten tijde van budgettering plaats.

### Beheerder:

Controller Safety, Security & Environment

**Doorbelasting D5 OU Aviation – A/SSE/SEF/ER Emergency Response, gebouwenbrandbestrijding**

**Van: Kostenplaats 40263 A/SSE/SEF/ER Emergency Response**

**Aan: IC bedrijf 020 OU Aviation kostenplaats 20348-TRE Manager  
IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV**

**Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting van de kosten voor gebouwenbrandbestrijding door A/SSE/SEF/ER (brandweer) aan de gebruikers van deze dienst. De afdeling A/SSE/SEF/ER heeft een tweetal activiteiten: Vliegtuig brandbestrijding (VBB) en Gebouwenbrandbestrijding (GBB). De brandweer op Schiphol werkt in ploegendiensten, waarbij te alle tijden één ploeg op dienst is voor GBB en drie ploegen voor VBB. De kosten voor VBB vallen 100% onder luchtvaartactiviteiten en worden volledig toegerekend aan Aviation. De kosten voor gebouwenbrandbestrijding worden voor een deel vergoed door Veiligheidsregio Kennemerland op basis van een convenant. Het resterende deel van de kosten wordt op basis van gebruik van de dienst doorbelast (waarbij voor brandweerdekking gerelateerd wordt aan de geleverde hoeveelheid preparatie). De doorbelasting vindt plaats aan de kostenplaats van Terminal Real Estate voor wat betreft gebouwenbrandbestrijding van het Terminalcomplex en aan Schiphol Real Estate voor gebouwenbrandbestrijding van overige gebouwen en kantoren binnen het luchthavengebied.

Onder preparatie wordt verstaan het vervaardigen en bijhouden van planvorming & procedures evenals het opleiden en oefenen ten behoeve van de brandweer Schiphol (Emergency Response):

- Planvorming & procedures
- Vervaardigen en updaten van inzetplannen en procedures
- Vervaardigen en updaten van bereikbaarheidskaarten
- Advisering omtrent brandpreventieve maatregelen
- Opleiden & oefenen
  - Vervaardigen en updaten van lesplannen, oefenkaarten en draaiboeken
  - Voorbereiden op en geven van instructies

Na doorbelasting D5 wordt kostenplaats 40263 gealloceerd op basis van A1d (100% directe toewijzing aan PMC Aviation).

**Reden van doorbelasting:**

4. Vereenvoudiging allocatie

**Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:**

499999 Doorbelaste kosten

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

De gebouwen binnen het luchthavengebied wijken onderling sterk af qua risico kwalificatie (gebaseerd op omvang, bereikbaarheid, complexiteit en aard van het gebruik). Deze risico kwalificatie bepaalt de intensiteit van de preparatie, hetgeen een bruikbare maatstaf is voor het verdelen van de resterende kosten van gebouwenbrandbestrijding. De kosten betreffen voornamelijk personeelskosten en opleidingskosten, maar daarnaast ook huisvestingskosten. De huisvestingskosten (afschrijvingen, onderhoud en schoonmaakkosten) worden niet geboekt op kostenplaats 40263 maar worden wel via deze kostenplaats doorbelast gezien de geringe omvang van de kosten.

**Wijze en frequentie van meten:**

Doorbelasting vindt plaats op basis van de verhouding van het aantal preparatie uren voor TRE respectievelijk SRE tot het totale aantal preparatie uren ten behoeve van gebouwenbrandbestrijding. Deze verschillende preparatie uren worden jaarlijks (aan het begin van het jaar) vastgesteld op basis van een goedgekeurd Opleidings- en Oefenplan en een toerekening van het aantal uren geraamd voor planvorming & procedures op basis van ervaring en tijdsbesteding.

**Beheerder:**

Controller Safety, Security & Environment

## Doorbelasting D7 OU Aviation - US Utility Services, utiliteitsdiensten

**Van:** Kostenplaats 40343 US/Energy & Environment

**Aan:** Diverse OU's (zie tabel 2);  
OU Aviation kostenplaatsen: 20236-TRE Activa; 20326-AMS/BER/Landside; 40234-TRE Advies, Ontwikkeling & Allocatie; 40245-AMS Vluchtafhandeling  
OU Security kostenplaatsen: 20220-SSE/SE/SP Security Policy; 20211-MD/Manager

### Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting van kosten voor het ter beschikking stellen van Utilities (transport), levering commodities en afvalinzameling.

### Algemene omschrijving Utility Services

De afdeling Utility Services (US) regisseert de energie-, water- en afvalstromen op de luchthaven. Zij zorgt ervoor dat alle bedrijven op de luchthaven gebruik kunnen maken van gas, water en elektriciteit. Ook de afvoer van afval en afvalwater wordt door US geregeld. Hiervoor beheert en onderhoudt US een privaat netwerk van kabels, leidingen en installaties en stemt de kwaliteit van het systeem af op de wensen van de klanten. Tevens is de inkoop van elektriciteit en gas t.b.v. van interne klanten de verantwoordelijkheid van US. Taken en verantwoordelijkheden zijn o.a.:

- Netbeheerder van het elektriciteits- en gasnetwerk
- Transport en levering van elektriciteit en gas
- Energie inkoop en management
- Waternetwerk: drinkwater, vuilwater, zuivering, fecaliënstort
- Beheer en onderhoud aan de Centrale Bluswatervoorziening, de Milieu-unit, de De-icing
- Beheer en onderhoud van openbare verlichting, wegen en parkeerterreinen (D20 US Utility Services, onderhoud installaties)
- Onderzoek en realisatie van duurzame projecten op het gebied van zon- en windenergie
- Inzameling en verwerking van afval
- Beheer en onderhoud WKO (Warmte Koude Opslag), D20
- Emissie rapportages

Schiphol heeft een ontheffing van de minister van Economische zaken ontvangen om binnen het aangewezen luchthaven terrein het netbeheer uit te voeren. Deze ontheffing is ondergebracht binnen de afdeling Utility Services.

Utility Services dient conform de wet- en regelgeving te handelen bij het opstellen van o.a.:

- Tarievenbeleid voor elektriciteit, gas en water
- Aansluitvoorwaarden
- Legionella beleid
- Beleidsdocumenten en overeenkomsten
- Emissie jaarverslagen CO2 en NOX

### Klanten van Utility Services

De klanten van US zijn zowel de interne Schiphol klanten (Aviation, SRE, Consumers Products & Services etc.) als externe klanten. De interne klanten per product zijn vermeld in tabel 3. De externe klanten zijn de bedrijven die gevestigd zijn op het Schiphol terrein. De opbrengsten worden zowel bij externe klanten (d.m.v. facturatie) als interne klanten (d.m.v. interne doorbelasting) in rekening gebracht volgens onderstaande tabel.



Onderstaande tabel geeft per omzetrekening aan of er interne of externe klanten zijn:

Tabel 1

Nr	Omschrijving	Externe klanten	Interne klanten
1	830100-Elektriciteit - leveringen		X
2	830200-Elektriciteit - transport	X	X
3	830300-Elektriciteit - belasting		X
4	830500-Missierechten CO2		X
5	831100-Gas - leveringen		X
6	831200-Gas - transport	X	X
7	831300-Gas - belasting		X
8	832100-Water - leveringen & transport	X	X
9	846450-Bijdrage Sprinklaaraansluitingen op waterleidingnet	X	X
10	846500-Rioolbijdrage	X	X
10	846300-Zuiveringsheffing afvalwater		X
10	846400-Taellienstort		X
11	846350-Afvalinzameling	X	X
12	846100-Diverse bedrijfsbaten		X

De doorbelastingen zijn beschreven in het Toerekeningssysteem onder de nummers D7, D8 Utiliteitsprojecten en D20 Utility Services, onderhoud installaties.

#### Positionering van Utility Services en kostenstromen binnen Aviation

De kostenplaatsen van de OU US, te weten:

- 40341 US/Manager
- 40343 US/Energy & Environment
- 40344 US/Maintenance, Projects & Operations

maken onderdeel uit van OU Aviation. Op deze kostenplaatsen worden alle OU kosten en opbrengsten geregistreerd van de activiteiten van US.

Vanuit OU US wordt er o.a. naar Aviation en Security doorbelast, namelijk naar:

- TRE: kostenplaats 20236 TRE/Activa
- AMS: kostenplaats 20326 AMS/BER/Landside  
kostenplaats 40245 AMS/Vluchtafhandeling
- AO: kostenplaats 40234 PMA (Proces Management Airside)
- SEC: kostenplaats 20220 SSE/SEC/SP Security Policy  
kostenplaats 20211 SSE/SEC/BK Beveiligingskosten

Vrijwel alle kosten en opbrengsten worden vanuit de OU US gealloceerd naar de PMC US door middel van allocatie A4a (100% directie toewijzing aan PMC US).

Een belangrijke uitzondering hierop zijn de afschrijvingen en desinvesteringen. US heeft bijvoorbeeld de-icing assets in haar activa register. Deze afschrijvingskosten worden echter niet gealloceerd naar de PMC Utilities maar direct naar de PMC Aviation.

In de PMC US worden naast de kosten van de OU US ook allocaties geregistreerd van Aviation, Staven en ICT. De PMC Utilities opbrengsten en kosten worden jaarlijks verantwoord en

gecontroleerd door de accountant. Een eventueel overrendement wordt voor de Wet Luchtvaart jaarrekening gecorrigeerd.

**Reden van doorbelasting:**

2. Registratie opbrengsten
4. Vereenvoudiging allocatie

**Opbrengstrekening van doorbelasting:**

- |    |  |
|----|--|
| 1  | 830100 - Elektriciteit - leveringen                          |
| 2  | 830200 - Elektriciteit - transport                           |
| 3  | 830300 - Electriciteit - belasting                           |
| 4  | 830500 - Emissierechten CO2                                  |
| 5  | 831100 - Gas - leveringen                                    |
| 6  | 831200 - Gas - transport                                     |
| 7  | 831300 - Gas - belasting                                     |
| 8  | 832100 - Water - leveringen & transport                      |
| 9  | 846450 - Bijdrage Sprinkleraan sluitingen op waterleidingnet |
| 10 | 846500 - Rioolbijdrage                                       |
| 10 | 846300 - Zuiveringsheffing afvalwater                        |
| 10 | 846400 Fecaliënstort   |
| 11 | 846350 - Afvalinzameling                                     |
| 12 | 846100 - Diverse bedrijfsbaten                               |

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

De kosten die aan PMC Utilities worden gealloceerd zijn de basis voor de tariefberekening per product. De kosten van PMC Utilities zijn:

- 1) de kosten van de afdeling OU Utility Services binnen OU Aviation (o.a. personeelskosten, afschrijvingen voor zover m.b.t. PMC US, inkoopkosten van de verschillende commodities) en
- 2) allocaties vanuit OU ICT, OU Staven en OU Aviation (dus inclusief BA en concernoverhead).

Ad 1) De kosten van US binnen OU Aviation worden door middel van verdeelsleutels toegewezen aan de diverse producten.

- De directe kosten kunnen voor 100% aan een product worden toegewezen (bijvoorbeeld inkoop elektriciteit, transportnet elektriciteit en energiebelasting).
- De indirecte kosten worden door middel van een gedeelde sleutel toegewezen aan een product (bijvoorbeeld op basis van urenregistratie).

Ad 2) De allocatie vanuit OU ICT, OU Staven en OU Aviation: wordt toegerekend aan de diverse producten op basis van de volgende berekening:

- 50 % op basis van de geschatte tijdsbesteding per product van alle US medewerkers  
De medewerkers van de afdeling 40344 US/Maintenance, Projects & Operations boeken hun uren in een tijdsregistratiesysteem op product niveau. De medewerkers van 40341 US/Manager en 40343 US/Energy & Environment schatten hun bestede uren per product in. De uren van alle medewerkers worden verantwoord in een tijdsverdeling per product die door het management van US voor akkoord getekend wordt.
- 50 % op basis van de som van de directe kosten uit berekening 1).  
In de kostenallocatie bij 1) wordt voor iedere kostenboeking beoordeeld of het directe of indirecte kosten zijn. Het relatieve aandeel van de directe kosten per product vormt de sleutel voor deze allocatie.

Naast de kosten uit 1) en 2) wordt in de tariefberekening rekening gehouden met 3) een opslag voor geïnvesteerd vermogen, namelijk voor die producten die een activabasis hebben. Voor interne leveringen aan Aviation geldt dat de WACC voor luchtvaartactiviteiten wordt gehanteerd.

De totale kosten per product (de som van 1), 2) en 3)) worden gedeeld door de tariefdragers (voorbeeld kWh voor elektriciteit levering), zodat een tarief per product kan worden vastgesteld per jaar. Dit tarief is gelijk voor interne en externe klanten en wordt dus gebruikt voor doorbelastingen en facturatie (werkelijke hoeveelheden \* tarief).

Afwijkingen tussen begroot en werkelijk tarief worden op basis van nacalculatie verrekend, voor uitsluitend de gas- en elektralevering en energiebelasting. De overige producten worden, gezien de geringere omvang en de beperkte prijsrisico's, niet na-gecalculeerd op prijs.

Aan het einde van het kalenderjaar wordt de marge die bij US is behaald op de geleverde diensten aan de PMC Aviation en de PMC Security en die is ontstaan door inschattingen van afgenomen hoeveelheden en inkooprijzen gedurende het jaar in relatie tot de werkelijk afgenomen hoeveelheden en inkooprijzen door middel van een extracomptabele boeking gecorrigeerd tot de integrale kostprijs van de feitelijke dienst of levering.

### De utility producten en tariefdragers zijn:

Tabel 2

Nr	Product	Toelichting	Tariefdrager	Vaststelling tariefdrager	Berekend Tarief
1	Elektriciteit levering	Levering van commodity elektriciteit	kWh	De omvang van de tariefdrager voor de commodity (kWh) wordt door meting van het verbruik in kWh vastgesteld.	Directe kosten (inkoop elektriciteit) + toegewezen indirecte kosten gedeeld door totaal verwacht aantal kWh. Inkoop van elektriciteit door US vindt hoofdzakelijk plaats tegen een basis tarief en voor slechts een heel klein deel piektarief; voor de afnemers is niet te bepalen wie nu precies de piek veroorzaakt, dus is gekozen voor een gemiddelde prijs per kWh.
2	Elektriciteit transport	Transport over het elektriciteitsnet op Schiphol	1. kWh 2. Contract-vermogen (kW-contract) 3. Max. vermogen (kW-max) 4. Transport onafhankelijk tarief	De omvang van de verschillende tariefdragers wordt door meting van de capaciteit en het verbruik op de aansluitingen vastgesteld. De capaciteitsmeting is mede bepalend voor de contractwaarde.	Basis = tariefcode van de ACM, daarbij rekening houdend met de specifieke kenmerken (schaalgrootte) van het netwerk
3	Elektriciteit belasting	Energiebelasting van commodity elektriciteit	kWh	De omvang van de tariefdrager voor de commodity (kWh) wordt door meting van het verbruik in kWh vastgesteld.	De kWh per EAN worden middels een WOZ verdeling door een energiebelastingstafel bepaald
4	Emissierechten CO2	Emissierechten Co2 (van commodity elektra, gas en overig (wagenpark, brandweeroefenplaats, woonwerk/verkeer, business trips en lease auto's)) om het co2 effect te compenseren.	1. kWh 2. m3 3. Facturen & declaraties	De verbruiken elektriciteit en aardgas worden gemeten. Op basis hiervan worden emissierechten ingekocht die corresponderen met de uitstoot op basis van de gemeten waarde.	Er worden emissierechten gekocht o.b.v. een vooraf vastgestelde strategie

Nr	Product	Toelichting	Tariefdrager	Vaststelling tariefdrager	Berekend Tarief
5	Gaslevering	1. Landelijk transport 2. Levering van commodity gas	Contract-capaciteit (m3/u-contract) m3	1. De omvang van de tariefdrager voor landelijk transport wordt door meting van de capaciteit op de aansluitingen vastgesteld. Deze meting is bepalend voor de contractwaarde. 2. De omvang van de tariefdrager voor de commodity (m3) wordt door meting van het verbruik in m3 vastgesteld.	1. Landelijk transport: Directe kosten (landelijk transport: inkoop) + toegewezen indirecte kosten, gedeeld door totaal verwacht m3/u-contract 2. Levering van commodity gas: Directe kosten (inkoop gas) + toegewezen indirecte kosten, gedeeld door totaal verwacht aantal m3
6	Gas-transport	Transport over het gasnet op Schiphol	1. Transport onafhankelijk tarief 2. Contractcapaciteit (m3/u-contract) (transport-afhankelijk)	1. Transportonafhankelijk tarief: vast bedrag per periode, dat varieert per aansluiting afhankelijk van soort configuratie (o.a. meetdiensten, onderhoudsbijdrage aansluiting). 2. De omvang van de tariefdrager voor het transportafhankelijk tarief wordt door meting van de capaciteit op de aansluitingen vastgesteld. Deze meting is bepalend voor de contractwaarde.	Directe kosten (o.a. afschrijvingen en vermogenskosten gasnetwerk, onderhoudskosten) plus toegewezen indirecte kosten minus de som van de periodieke transportonafhankelijke tarieven, worden gedeeld door de omvang van de tariefdrager m3/u-contract, om het transportafhankelijk tarief te bepalen.
7	Gas belasting	Energiebelasting van commodity gas	m3	De omvang van de tariefdrager voor de commodity (m3) wordt door meting van het verbruik in m3 vastgesteld.	De m3 per EAN worden gegroepeerd naar WOZ object en vervolgens mbv een staffel bepaald.
8	Water (levering en transport niet gescheiden)	Levering van commodity water; Transport over het water-net op Schiphol; specifieke blusvoorzieningen (blusvoorzieningen zijn normaliter aangesloten op het reguliere waternetwerk.)  Op Schiphol ZuidOost is er een specifiek blusnetwerk aangelegd (centrale bluswatervoorziening, zie hieronder)	1. vastrecht 2. m3 3. capaciteits-bijdrage blusvoorzieningen	1. Vastrecht: vast bedrag per periode, dat varieert per aansluiting afhankelijk van soort configuratie (o.a. meetdiensten, onderhoudsbijdrage aansluiting). 2. De omvang van de tariefdrager voor de commodity (m3) wordt door meting van het verbruik in m3 vastgesteld 3. Capaciteitsbijdrage blusvoorzieningen = vast bedrag per periode, dat varieert per afnemer afhankelijk van de configuratie van de blusvoorzieningen	Directe kosten (o.a. afschrijvingen en vermogenskosten waternetwerk, onderhoudskosten) plus toegewezen indirecte kosten minus de som van de opbrengsten van het vastrechtstarief en capaciteitsbijdrage blusvoorzieningen, worden gedeeld door de tariefdrager (m3) om het tarief per m3 te bepalen.
9	Centrale bluswatervoorziening	Blusnet op locatie Schiphol Zuid Oost ten behoeve van bepaalde vrachtgebouwen	Aansluiting op centrale bluswatervoorziening	Enmalige aansluitbijdrage (vast bedrag per aansluiting) en maandelijkse vergoeding voor onderhoud en certificatie (vast bedrag per aansluiting).	Directe kosten (o.a. afschrijvingen en vermogenskosten centrale bluswatervoorziening, onderhoudskosten) plus toegewezen indirecte kosten, onder aftrek van opbrengst eenmalige aansluitbijdrage, gedeeld door (verwacht) aantal aansluitingen.
10	Vuilwater inzameling & transport (Rioolbijdrage) Fecaliënstort	Afvoer via vuilwaternet en zuiverings-installatie op Schiphol	m3 (drinkwaterverbruik)	Rioolbijdrage: De omvang van de tariefdrager m3 wordt vastgesteld door meting van het waterverbruik in m3. Een uitzondering geldt voor afnemers die alleen drinkwater innemen en niet afvoeren, dit m3 verbruik wordt niet meegeteld.  Voor zuiveringsheffing afvalwater en fecaliën is de tariefdrager de vervuilingseenheden. Vervuilingseenheden zijn indirect gerelateerd aan de m3	Directe kosten (o.a. afschrijvingen en vermogenskosten vuilwaternet en zuiveringsinstallatie, onderhoudskosten) plus toegewezen indirecte kosten gedeeld door de omvang van de tariefdrager m3. De directe kosten worden eerst verminderd met een specifieke kostenpost voor SRE tbv aanleg van riolering.
11	Afval-inzameling	Inzameling van diverse soorten afval (bijv. klein afval, grofvuil, papier etc) op locatie Schiphol	kosten per soort gebruikseenheid (naar aard van de inhoud)	Gebruikseenheden zijn vastgelegd per afnemer op basis van werkelijk aangeleverd afval (volume en soort)	Het tarief is gelijk aan de kosten van de afvalverwerkers plus een opslag voor de indirecte kosten.
12	Topografie/tracé-beheer	Dienstverlening op het gebied van kabels en leidingen in ondergrond en topografie (vb graafvergunningen en kabels en leidingenbeheer)	Specifieke verleende diensten (dit is voor de meeste klanten op aanvraag; voor bepaalde klanten zijn dit reguliere activiteiten)	Op basis van aanvragen	Directe kosten per dienst, plus opslag voor de indirecte kosten Directe kosten: het bedrag dat resteert na aftrek van de geschatte kosten ten behoeve van de volgende producten: elektra transport, gas transport, water, riolering en projecten.

Tabel 3 Interne klanten per product

Van : 40343 Utility Services Activiteit (opbrengstsoort)	Aan:
1 Elektriciteit levering	020 OU Aviation 030 OU Consumers 700 Schiphol Real Estate BV 706 Airport Real Estate Management BV 903 Rotterdam Airport BV 905 Rotterdam Airport Vastgoed BV 910 Schiphol Telematics BV
2 Elektriciteit transport	020 OU Aviation 030 OU Consumers 700 Schiphol Real Estate BV 706 Airport Real Estate Management BV 910 Schiphol Telematics BV
3 Elektriciteit belasting	020 OU Aviation 700 Schiphol Real Estate BV 706 Airport Real Estate Management BV 903 Rotterdam Airport BV
4 Emissierechten CO2	020 OU Aviation 700 Schiphol Real Estate BV
5 Gaslevering	020 OU Aviation 030 OU Consumers 700 Schiphol Real Estate BV 911 Airport Property Management BV
6 Gas-transport	020 OU Aviation 030 OU Consumers 700 Schiphol Real Estate BV 706 Airport Real Estate Management BV
7 Gas belasting	020 OU Aviation 700 Schiphol Real Estate BV 706 Airport Real Estate Management BV
8 Water (levering en transport niet gescheiden)	020 OU Aviation 030 OU Consumers 700 Schiphol Real Estate BV 706 Airport Real Estate Management BV
9 Centrale bluswater-voorziening	020 OU Aviation 700 Schiphol Real Estate BV 706 Airport Real Estate Management BV
10 Vuilwater inzameling & transport Rioolbijdrage	020 OU Aviation 030 OU Consumers 700 Schiphol Real Estate BV 706 Airport Real Estate Management BV
11 Afval-inzameling	010 OU FD 020 OU Aviation 030 OU Consumers
12 Topografie/tracé-beheer	020 OU Aviation 700 Schiphol Real Estate BV 707 Airport Real Estate Basisfonds CV 910 Schiphol Telematics BV

Energiebelasting (elektriciteit belasting en gas belasting) wordt voor OU Consumers Products & Services via m<sup>2</sup> prijs van TRE verrekend aangezien het TRE WOZ objecten betreft

Tabel 4 Wijze van meten (en frequentie) van tariefdragers

Nr	Product	Tariefdrager	Wijze van meten, frequentie en toelichting
1	Elektriciteit levering	kWh	De afname wordt door het meetbedrijf Delta gemeten door telemetriemeters en door slimme meters (kleine aansluitingen). De telemetriemeters leggen om de 15 min een waarde vast. De meetdienst van Delta rapporteert de standen per maandeinde.
2	Elektriciteit transport	1. kWh 2. Contract-vermogen (kW-contract) 3. Max. vermogen (kW-max) 4. Transport onafhankelijk tarief	1. meting idem Elektriciteit levering 2. meting idem Elektriciteit levering 3. meting idem Elektriciteit levering 4. Wordt eenmalig bij aanvang van contract vastgesteld
3	Elektriciteit belasting	kWh	meting idem Elektriciteit levering
4	Emissierechten CO2	1. kWh 2. Nm3 3. Facturen, declaraties en bonnen	1. meting idem Elektriciteit levering 2. meting idem Gas levering 3. jaarlijks worden de daadwerkelijk geboekte kosten bepaald
5	Gaslevering	1. Contract-capaciteit (Nm3/u) 2. Nm3	De afname wordt maandelijks door het meetbedrijf Delta gemeten. Middels handmatige opname is dat maandelijks, middels telemetriemeters worden er om de 60 min waardes gemeten. De meetdienst van Delta rapporteert de standen per maandeinde.
6	Gas-transport	1. Transport onafhankelijk tarief 2. Contractcapaciteit (Nm3/u-contract) (transport-afhankelijk)	1. Wordt eenmalig bij aanvang contract vastgesteld. 2. meting idem Gas levering
7	Gas belasting	Nm3	meting idem Gas levering
8	Water (levering en transport niet gescheiden)	1. vastrecht 2. m3 3. capaciteits-bijdrage blusvoorzieningen	1. Wordt eenmalig bij aanvang contract vastgesteld. 2. Het verbruik in m3 wordt door het meetbedrijf Delta gemeten middels handmatige opname. Er loopt een vervangingsprogramma om de meters te vervangen door telemetriemeters. De standen worden twee maandelijks opgenomen en gerapporteerd. 3. Wordt eenmalig bij aanvang contract vastgesteld.
9	Centrale bluswater-voorziening	Aansluiting op centrale bluswater-voorziening	Eenmalige aansluitbijdrage (vast bedrag per aansluiting) en maandelijks vergoeding voor onderhoud en certificatie (vast bedrag per aansluiting).
10	Vuilwater inzameling & transport (Rioolbijdrage)	m3 (drinkwaterverbruik)	Rioolbijdrage: de omvang van de tariefdrager m3 wordt vastgesteld door meting van het waterverbruik in m3. Een uitzondering geldt voor afnemers die alleen drinkwater innemen en niet afvoeren, die m3 verbruik wordt niet meegesteld. Meting conform water levering.  Voor zuiveringsheffing van sanitair afvalwater zijn de vervuilingseenheden direct gerelateerd aan de m3 ingenomen drinkwater. Meting conform water levering.  Voor de zuiveringsheffing van de fecalienstort is de tariefdrager de vervuilingseenheden. De hoeveelheid m3 afvalwater wordt gemeten (uurbasis) en 26 maal per jaar worden monsters afgenomen die door een extern laboratorium worden geanalyseerd. Deze waarden zijn input voor het bepalen van de vervuilingseenheden.
11	Afval-inzameling	kosten per soort gebruikseenheid (naar aard van de inhoud)	Door de maincontractor wordt een overzicht aangeleverd met alle details van de afval inzameling kosten per gebruiker (papier, schroot, restafval etc). Deze specificatie is de onderbouwing van de doorbelasting.
12	Topografie/tracé-beheer	Specifieke verleende diensten (dit is voor de meeste klanten op aanvraag; voor bepaalde klanten zijn dit reguliere activiteiten)	Directe kosten per dienst, plus opslag voor de indirecte kosten. Op basis van gebruik worden de kosten doorbelast.

De levering (en transport) van utilities (elektriciteit, gas, (vuil)water), met betrekking tot het Schipholgebouw wordt gefactureerd aan Airport Real Estate Management BV (AREM). Deze kosten worden door AREM in rekening gebracht bij de centrale stafafdeling facilitaire dienst. Vervolgens worden deze kosten toegerekend naar de gebruikers volgens allocatiesleutel A2 OU Staven en OU Concern (met dezelfde methodiek als de huurkosten).

**Beheerder:**

Controller Asset Management

**Doorbelasting D8 OU Aviation - US Utility Services, utiliteitsprojecten****Van: Kostenplaats 40344 US/Maintenance, Projects & Operations****Aan: IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV  
Diverse OU's (kostenplaats wisselt o.b.v. specifieke projecten)****Beschrijving doorbelasting:**

Door Utility Services worden diverse utiliteitsprojecten uitgevoerd ten behoeve van interne en externe afnemers. Deze projecten betreffen met name de realisatie of wijziging van gebouwaansluitingen voor elektriciteit, aardgas, drinkwater, centrale bluswater voorziening en vuilwater. Deze aansluitingen maken geen deel uit van de transportnetten van US, maar zijn eigendom van de gebouweigenaar. De kosten voor uitvoering van deze projecten (materialen, uren, uitbestedingen etc.) worden doorberekend aan de gebouweigenaar.

Na doorbelasting D8 en D20 wordt de kostenplaats 40344 gealloceerd op basis van A4a (100% directe toewijzing aan PMC Utilities).

**Reden van doorbelasting:**

2. Registratie opbrengsten
3. Kosten activeerbaar bij ontvanger

**Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:**

845200 Opbrengst werkzaamheden derden

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

De kostprijs is gebaseerd op de werkelijke projectkosten inclusief een opslag voor overhead van de afdeling US, van de BA en van concern en staven, voor zover sprake is van toegerekende personeelskosten.

**Wijze en frequentie van meten:**

Doorbelasting wordt op grond van de registratie van de werkelijke kosten vastgelegd in de projectadministratie. Registratie vindt op continue basis plaats.

**Beheerder:**

Controller Asset Management



## Doorbelasting D9 OU Aviation – Regiecentrum

**Van:** Kostenplaats 20410 PS/O/Regiecentrum

**Aan:** IC bedrijf 020 OU Aviation (Security kostenplaats 20220-SSE/SEC/SP Security Policy)  
IC bedrijf 030 OU Consumers Products & Services  
IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV

### **Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting van de kosten voor de dienstverlening die het Regiecentrum uitvoert voor derden.

Het Regiecentrum is een operationele afdeling van Passenger Services en valt onder Operations Control. Zij houdt overzicht over alle operationele (passagiers)processen en neemt daar waar nodig actie, zodat passagiers en andere bezoekers het proces tussen aankomst en vertrek veilig en zonder merkbare verstoringen kunnen doorlopen. Zij geeft Floormanagement (een operationele afdeling bij Logistics Terminal verantwoordelijk voor passagiers flow) richting voor decentrale regie. Dit betreft de regie van een afdeling (o.a. Floormanagement) ter plaatse dus decentraal ten opzichte van het centrale regie van het Regiecentrum. Bijvoorbeeld bij calamiteiten.

Veel medewerkers van de verschillende afdelingen van Schiphol maken gebruik van het servicepakket van het Regiecentrum. Hieronder vallen activiteiten als calamiteitenafhandeling, brandmeldingen, BHV oproepen, storingsmeldingen, schademeldingen e.d. Het Regiecentrum is verantwoordelijk voor de gehele follow up van een melding, inclusief terugkoppeling aan de klant.

Alle meldingen worden gecategoriseerd bij binnenkomst naar aard van de melding. Alle meldingen wegen even zwaar ongeacht de duur van het gesprek, de vastlegging van de melding, de actie en de follow up.

Meldingen voor de inzet van een ambulance, bedrijfshulpverlening, brandmeldingen, storingsmeldingen, het gebruik van intercominstallaties (inclusief liften) in SRE gebouwen en SRE parkeerterreinen worden toegerekend aan Schiphol Real Estate.

Meldingen voor onbeheerde bagage, waarde transporten en alarmen (stil alarmen, attentiesignalen, kluisoverval-en inbraakalarmen) worden toegerekend aan OU Aviation (Security).

Meldingen voor storingen aan parkeerinstallaties en slagbomen en het gebruik van intercominstallatie op parkeerterreinen worden toegerekend aan OU Consumers Products & Services.

Alle overige meldingen zijn te categoriseren als melding die samenhangen met het proces tussen aankomst en vertrek en worden toegerekend aan OU Aviation.

Na doorbelasting D9 wordt de kostenplaats 20410 gealloceerd op basis van A1i (100% directe toewijzing aan PMC Aviation).

### **Reden van doorbelasting:**

4. Vereenvoudiging allocatie

**Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:**

499999 Doorbelaste kosten

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

De doorbelasting aan de verschillende bedrijfsonderdelen vindt plaats op basis van de inhoud van de geregistreerde meldingen bij het Regiecentrum. Op basis van het onderwerp wordt de melding toegewezen aan het bedrijfsonderdeel. De doorbelasting vindt plaats op basis van het aantal meldingen voor de verschillende bedrijfsonderdelen ten opzichte van het totaal aantal meldingen. Het bedrag is gebaseerd op basis van gerealiseerde kosten aan het einde van het boekjaar. De kosten voor het Regiecentrum bestaan voor het grootste deel uit personeelskosten en inhuur van extern personeel.

**Wijze en frequentie van meten:**

De doorbelasting wordt voorcalculatorisch voor jaar T bepaald op basis van de verdeling van het aantal meldingen in jaar T-2.

**Beheerder:**

Controller Operations

**Doorbelasting D10 OU Aviation - Airfield Maintenance Services, landzijdige groenwerkzaamheden**

**Van: Kostenplaats 40243 AAMS/BER/Airside**

**Aan: IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV**

**Beschrijving doorbelasting**

Doorbelasting aan Schiphol Real Estate BV voor de landzijdige groenwerkzaamheden aan de terreinen.

Na doorbelasting D10 wordt de kostenplaats 40243 gealloceerd op basis van A1b (100% directe toewijzing aan PMC Aviation).

**Reden van doorbelasting:**

4. Vereenvoudiging allocatie

**Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:**

499999 Doorbelaste kosten

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

De kosten van de werkzaamheden in het kader van het onderhoud aan de groenvoorziening worden als volgt verdeeld:

Het onderhoud aan sierplantsoenen, bosplantsoenen en berken wordt aan Schiphol Real Estate BV doorbelast. Deze beplanting draagt namelijk bij aan het totale landschapsplan en derhalve het aanzien van de uitstraling van de luchthaven. De kosten voor onderhoud van de gazons worden als kosten voor Bereikbaarheid gezien en leiden derhalve niet tot een doorbelasting (en worden gealloceerd door middel van allocatiesleutel A5a (Gedeelde sleutel Verkeerstellingen) landzijdige infrastructuur). Het onderhoud van het groen rondom de parkeerterreinen van The Base wordt direct door de main contractor gefactureerd aan OU Consumers Products & Services. De kosten worden derhalve niet geboekt op kostenplaats 40243 en vallen buiten deze doorbelasting.

Het mobiele onderhoud aan groenvoorzieningen betreft boombakken en schalen. De kosten voor het onderhoud aan boombakken worden als volgt verdeeld: 50% voor Schiphol Real Estate BV en 50% voor Bereikbaarheid (kostenplaats 20338 Landside Access/Operations), waarvan de kosten vervolgens met de landzijdige infrastructuursleutel (A5a) worden gealloceerd. Het onderhoud aan schalen betreft volledig Bereikbaarheid. De verdeling van 50% voor Bereikbaarheid en 50% voor Schiphol Real Estate BV geschiedt op basis van een telling van het aantal bakken die jaarlijks, ten tijde van de budgettering, wordt uitgevoerd.

De werkzaamheden zijn uitbesteed. De kosten, die door de main contractor gefactureerd worden, worden doorbelast zonder opslag. De activiteit vraagt weinig tot geen inspanning van de Schiphol organisatie zodat een opslag niet relevant is.

**Wijze en frequentie van meten:**

Vooraf overeengekomen werkzaamheden worden uitgevoerd en aan opdrachtgever afgemeld.

**Beheerder:**

Controller Asset Management

## Doorbelasting D11 OU Aviation - Airside Support, sneeuw- en gladheidsbestrijding

**Van:** Kostenplaats 40228 AO/Sneeuw- en Gladheidsbestrijding

**Aan:** IC bedrijf 030 OU Consumers Products & Services  
IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV

### Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting aan Schiphol Real Estate en de OU Consumers Products & Services voor de sneeuw- en gladheidsbestrijding ten behoeve van de landzijdige terreinen c.q. infrastructuur.

Na doorbelasting D11 wordt de kostenplaats 40228 gealloceerd op basis van A1a (100% directe toewijzing aan PMC Aviation).

### Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

### Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

455900 Diversen

499999 Doorbelaste kosten

### Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

De sneeuw- en gladheidsbestrijding wordt uitgevoerd op basis van standaard routes. Deze routes worden toegewezen aan de afnemende OU's (op basis van tijdsbesteding per route) en vormen de basis voor de verdeling van de kosten.

De ingezette productiemiddelen worden beheerd door Fleet Management van de afdeling EFM van Airport Maintenance Services. In de doorbelasting worden de afschrijvingskosten en vermogenskosten van de ingezette productiemiddelen opgenomen.

Er wordt een opslag berekend voor de BA en voor Concernoverhead gebaseerd op de toegerekende personeelskosten. Er wordt geen opslag ter dekking van eigen overhead gerekend omdat de activiteit een bijproduct van de afdeling Airside Support is en geen tot nauwelijks inspanning vraagt van de eigen organisatie.

De kosten voor sneeuw en gladheidsbestrijding zijn grotendeels afhankelijk van de weersomstandigheden. Aan het einde van het boekjaar worden de werkelijke kosten verrekend met de voorgerecalculeerde kosten.

### Wijze en frequentie van meten:

De sneeuw en gladheidsbestrijding wordt uitgevoerd op basis van standaard routes. Deze routes worden toegewezen aan de afnemende OU's (op basis van tijdsbesteding per route) en vormen de basis voor de verdeling van de kosten. De kosten voor sneeuw en gladheidsbestrijding zijn grotendeels afhankelijk van de weersomstandigheden. De werkzaamheden zijn uitbesteed en betreffen voornamelijk personeelskosten en materialen (strooizout).

### Beheerder:

Controller Operations

## Doorbelasting D15 OU Aviation - SSE/Security, Schipholpassen

Van: Kostenplaats 20220 SSE/SEC/SP Security Policy

Aan: IC bedrijf 030 OU Consumers Products & Services

### Beschrijving doorbelasting:

De afdeling Security is onder meer verantwoordelijk voor uitgifte van toegangspassen en feitelijke toegangsverlening tot verschillende gebieden op het Schipholterrein.

Dit is van belang voor de beperking van toegang tot de gebieden waar vanuit Europese of nationale regelgeving en bedrijfsbeleid toegangs- en/of beveiligingscontrole-maatregelen van kracht zijn.

Het luchthaventerrein is verdeeld in landzijde en luchtzijde.

Aan landzijde zijn openbare (public) gebieden en bedrijfsbeveiligde (secured) gebieden ingericht.

De openbare gebieden zijn noch beschermd noch bedrijfsbeveiligd (bijvoorbeeld Schiphol Plaza); hier zijn wel beveiligingsmaatregelen van kracht, maar iedereen heeft in principe toegang. Een Schipholpas is in dat gebied niet nodig.

Bedrijfsbeveiligd gebied is gebied waarvoor specifieke beveiliging- / toegangsvoorzieningen worden geleverd. Dit gebied is in principe wel toegankelijk voor iedereen, afhankelijk van het toegangsbeleid zoals gesteld door de eigenaar van het gebouw/ terrein (bijvoorbeeld personeelsparkeerterrein en het Schipholgebouw).

Aan luchtzijde zijn om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke gebieden (SRA en SRA-(CP)) ingericht, en gecontroleerde (controlled) gebieden; dit zijn beiden "beschermd gebieden".

Verwezen wordt naar het Hoofddocument paragraaf 5.3.3. voor een uitleg over SRA en SRA-(CP). Tot deze gebieden hebben alleen passagiers en medewerkers van organisaties die in dat beschermd gebied werkzaamheden verrichten toegang, bijvoorbeeld de lounges, de pieren en het platform, en waarbij toegangs- en/ of beveiligingscontrole-maatregelen worden uitgevoerd. SRA/SRA-(CP) gebieden zijn verder onderverdeeld in deelgebieden, zoals de bagagekelder en het platform.

Verskil tussen gecontroleerd gebied en SRA/SRA-(CP) is dat naast een toegangscontrole ook een beveiligingscontrole wordt uitgevoerd bij het betreden van SRA/SRA-(CP).

Deze doorbelasting aan de OU Consumers Products & Services betreft het gebruik van Schipholpassen door concessionarissen. Om toegang te krijgen tot het beschermd gebied in de Terminal hebben de concessionarissen Schipholpassen nodig. De kosten van deze passen worden doorberekend aan de OU Consumers Products & Services.

Na doorbelasting D15 en D16 Autorisaties wordt de kostenplaats 20220 gealloceerd op basis van A3a (100% directe toewijzing aan PMC Security).

### Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

### Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

499999 Doorbelaste kosten

### **Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

Er wordt onderscheid gemaakt tussen kosten gerelateerd aan toegangspassen en de uitgifte en beheer van autorisaties:

1. De kosten die gerelateerd zijn aan de toegangspassen (toegangsbeheersysteem; uitgifte en beheer van passen). Hiervoor wordt een tarief berekend per uitgegeven pas. Dit tarief is voor elke pas, intern en extern gelijk. Het tarief is gelijk aan de integrale kostprijs (personeelskosten, materiaalkosten, afschrijvings- en vermogenskosten) plus een opslag voor overhead van de afdeling, van de BA en van Concern (op basis van toegerekende personeelskosten). Paskosten worden in rekening gebracht bij de werkgever van de pashouder (in dit geval dus Consumers Products & Services).
2. De kosten die gerelateerd zijn aan de uitgifte en het beheer van de autorisaties. Per autorisatie wordt een bedrag in rekening gebracht, om te voorkomen dat er onnodig veel autorisaties worden gevraagd, evenals de gebruiker te laten betalen voor het daadwerkelijke aantal autorisaties. Kosten voor autorisaties worden in rekening gebracht bij de gebiedsbeheerder.

### **Wijze en frequentie van meten:**

In december voorafgaand aan het jaar van doorbelasting, wordt het aantal Schipholpassen met toegang tot beschermd gebied van concessionarissen vastgesteld. Op grond van in het specifieke IT systeem vastgelegde aantal passen worden de doorbelastingen vastgesteld. Op dit aantal wordt de maandelijkse doorbelasting van het daaropvolgende jaar gebaseerd.

### **Beheerder:**

Controller Safety, Security & Environment

## Doorbelasting D16 OU Aviation - SSE/SO/BC, autorisaties

Van: Kostenplaats 20220 SSE/SEC/SP Security Policy

Aan: IC bedrijf 030 OU Consumers Products & Services  
IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV

### Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting aan OU Consumers Products & Services voor parkeerautorisaties. De parkeerplaatsen zijn toegankelijk door middel van een pas met autorisatie die door de afdeling Badge center (SSE/SO/BC Badge Centre) wordt geleverd. Voor een beschrijving van toegangsbeveiliging wordt verwezen naar D15 Schipholpassen.

Na doorbelasting D16 en D15 Schipholpassen wordt de kostenplaats 20220 gealloceerd op basis van A3a (100% directe toewijzing aan PMC Security).

### Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

### Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

499999 Doorbelaste kosten

### Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

#### Parkeerautorisaties

De doorbelasting vindt plaats op basis van het aantal uitgegeven autorisaties \* standaard tarief (personeelskosten, afschrijvingskosten, beheer en onderhoudskosten).

#### Doorgangen

Een doorgang is een passage mogelijkheid naar een specifiek gebied (bijvoorbeeld beveiligd of beschermd gebied). Het tarief is gebaseerd op de werkelijke kosten van de geplaatste doorgangen (inclusief afschrijvings- en vermogenskosten) plus een opslag voor overhead van de afdeling en van de BA.

### Wijze en frequentie van meten:

In december voorafgaand aan het jaar wordt het aantal autorisaties van concessionarissen met toegang tot parkeerterreinen, op grond van in het specifieke IT systeem vastgelegde autorisaties vastgesteld.

Op dit aantal wordt de maandelijkse doorbelasting van het daaropvolgende jaar gebaseerd.

**Beheerder:** Controller Safety, Security & Environment

## Doorbelasting D17a OU Aviation - SSE/Security/beveiligingskosten, niet SRA gebied

**Van: Kostenplaats 20211 SSE/SEC/BK Beveiligingskosten**

**Aan: IC bedrijf 020 OU Aviation (kostenplaats 40292-AM/G/Manager)  
IC bedrijf 030 OU Consumers Products & Services  
IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV**

### Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting van de kosten voor beveiliging van het Terminal Complex die niet direct gerelateerd is aan de vigerende EU wetgeving voor SRA-(CP) gebied aan de diverse OU's die gebruik maken van dit gebied (zie beschrijving bij D15). De afdeling contracteert en regisseert voor deze taak ingehuurde beveiligingsbedrijven. De kosten van de afdeling Security Operations Extern worden doorbelast aan de gebruikers van het gecontroleerde en openbare gebied, omdat de beveiliging van niet beschermde gebieden, naast security, ook een duidelijk bedrijfsbeveiliging doel dient, namelijk de bescherming en continuïteit van de bedrijfsvoering.

Na doorbelasting D17a en D17c Beveiligingskosten, SRA gebied wordt de kostenplaats 20211 gealloceerd op basis van A3a (100% directe toewijzing aan PMC Security).

### Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

### Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

400120 Beveiligingsactiviteiten

### Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Voor de beveiliging van de Terminal is EU Richtlijn 2320 van toepassing. Deze richtlijn heeft als doel de *'vaststelling en uitvoering van dienstige communautaire maatregelen om tegen de burgerluchtvaart gerichte, wederrechtelijke daden te voorkomen'*. De zwaarte van de verplichte beveiligingsmaatregelen is afhankelijk van de aangewezen gebiedsstatus, zie hiervoor D15 Schipholpassen.

Alleen beveiligingsmaatregelen binnen de SRA-(CP) zijn primair gericht op bescherming van het vliegtuig (passagiers, bemanning en bagage). Uitgangspunt van de toerekening van kosten voor beveiliging is dat uitsluitend de kosten die gericht zijn op SRA-(CP) geheel ten laste van de PMC Security komen. De kosten van SRA-(CP) gebieden hebben betrekking op (ingehuurd) personeel (salarissen, bijkomende kosten, opleidingen, etc.) en apparatuur (zoals X-ray, security scans, handscanners, portofoons en camera's. etc.).

Aangezien de beveiliging van niet SRA-(CP) gebieden, naast security, ook een duidelijk bedrijfsbeveiligingsdoel dient, namelijk de bescherming en continuïteit van de bedrijfsvoering, worden de beveiligingskosten voor deze gebieden toegerekend aan de verschillende OU's op basis van daadwerkelijk gebruik:

Voor de toerekening wordt een onderscheid gemaakt voor de volgende kostenposten:

1. Kosten voor specifieke maatregelen in het niet-SRA-(CP) gebied worden doorbelast aan de gebruiker van deze maatregelen (bijvoorbeeld de winkel beveiliging op Plaza en de surveillance op parkeerterreinen worden doorbelast aan OU Consumers Products & Services). Dit betreft kosten voor camera toezicht apparatuur, nummerplaat herkenningsapparatuur, toezichthoudend personeel etc. Het bedrag van de doorbelasting is een vast bedrag dat voorafgaand aan het jaar wordt vastgesteld. Met de afnemende afdeling wordt het serviceniveau en de daarbij behorende kosten afgestemd. De doorbelasting betreft de gebudgetteerde kosten voor het vastgestelde aantal uren voor surveillance en camerabewaking vanuit de camera regie ruimte. Doordat er in 24-uurs



diensten wordt gewerkt is er weinig tot geen afwijking in de werkelijke kosten ten opzichte van budget. Voor eventuele extra opdrachten worden de werkelijke kosten apart doorbelast.

2. Kosten voor beveiligingsmaatregelen in (niet Schengen-) niet SRA-(CP) gebied (belangrijkste taak: mobiele surveillance): kostentoerekening op basis van de algemeen toegepaste Schiphol - addendum NEN 2580 m<sup>2</sup>-verdeling van het gehele Terminalgebouw. De beveiligingsmaatregelen worden uitgevoerd in de niet SRA- lounges en pieren. De gebruikers van het gehele Terminalcomplex profiteren mee van deze maatregelen, en krijgen middels deze toerekening ook de kosten toegerekend.
3. Kosten voor beveiliging van publiek toegankelijke gebieden (maatregelen zoals bijvoorbeeld gericht op criminaliteitsbestrijding: camerabewaking, mobiele surveillance en nachtsluiting Plaza/NS station, parkeerterrein P7/transportstraat, Aankomst- en Vertrekhal): kostentoerekening op basis van de m<sup>2</sup>-verdeling van het gehele Terminalgebouw.
4. De kosten welke op basis van de m<sup>2</sup> verdeling worden toegerekend aan de PMC Aviation (volgens 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> punt hierboven), worden op grond van de Wet luchtvaart toegerekend aan de PMC Security (beveiligingsactiviteiten).

De doorbelasting bestaat uit de Integrale kostprijs: directe kosten (inhuur van manuren), er is geen sprake van inzet van activa, plus een opslag voor de indirecte kosten (overhead). De overhead bestaat uit een toerekening van de personeelskosten van de afdeling Security Policy op basis van fte's die werk verrichten voor deze activiteiten, en overheadkosten van de BA. De overhead kosten worden toegerekend op basis van de omvang van de reeds toegerekende kosten.

De overhead van de afdeling Security Policy wordt op basis van een tijdschatting bepaald. Indien bijvoorbeeld 2 van de 30 mensen van de afdeling dedicated werken aan de betreffende processen wordt 2/30 deel van de personeelskosten van die afdeling in de overhead meegenomen.

Op basis van nacalculatie wordt een extra 'correctie' doorbelasting geboekt voor het verschil tussen de werkelijke en de gebudgetteerde kosten. Deze correctie wordt geboekt direct na afloop van het boekjaar.

**Wijze en frequentie van meten:**

Op basis van de activiteiten van de afdeling en personen wordt eens per jaar bepaald hoeveel tijd besteed wordt aan werkzaamheden voor andere OU's/BV's.

**Beheerder:**

Controller Safety, Security & Environment

**Doorbelasting D17b OU Aviation – SSE/AAO, bedrijfsrecherche**

**Van: Kostenplaats 20233 SSE/AAO Airport Authority Officer Security**

**Aan: IC bedrijf 010 OU Staven**

**Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting van de kosten voor (corporate) bedrijfsrecherche. Deze medewerkers werken aan projecten die voor de gehele Schiphol Group zijn. De kosten worden doorbelast naar de Staven en vervolgens worden deze kosten met de Staven A5 sleutel naar de diverse PMC's gealloceerd.

Na doorbelasting D17b wordt de kostenplaats 20233 gealloceerd op basis van A7d (gedeelde sleutels o.b.v. PMC Aviation en PMC Security).

**Reden van doorbelasting:**

4. Vereenvoudiging allocatie

**Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:**

499999 Doorbelaste kosten

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

Werkelijke salariskosten (inclusief sociale lasten) en de overige externe kosten die verband houden met de uitoefening van de functie van deze medewerkers.

**Wijze en frequentie van meten:**

100% doorbelasting van de werkelijke kosten. De werkelijke kosten worden geadmistreerd in de salarisadministratie (salariskosten en sociale lasten) en grootboek (overige externe kosten).

**Beheerder:**

Controller Safety, Security & Environment

**Doorbelasting D17c OU Aviation - SSE/Security/beveiligingskosten, SRA gebied**

**Van: Kostenplaats 20211 SSE/SEC/BK Beveiligingskosten**

**Aan: IC bedrijf 030 OU Consumers Products & Services**

**Beschrijving doorbelasting:**

Privium passagiers (die een abonnement hebben afgesloten met de PMC Premium Services) en Premium passagiers van de airlines hebben na parkeren in Parkeergarage P2 een shortcut naar het Schengengebied. De brug zal voor een aantal jaren in gebruik zijn. Aan het einde van deze brug is een security filter gesitueerd die enkele uren per dag bemand is. De kosten voor het filter, (inclusief de kosten voor het actief en uren van security agents) worden voor het aandeel van de Privium passagiers t.o.v. het totaal aantal passagiers die gebruik maken van de brug doorbelast. Premium passagiers van airlines blijven verantwoord bij Security (SSE).

Na doorbelasting D17c en D17a Beveiligingskosten, niet-SRA gebied wordt kostenplaats 20211 gealloceerd op basis van A3a (100% directe toewijzing aan PMC Security).

**Reden van doorbelasting:**

4. Vereenvoudiging allocatie

**Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:**

400120 Beveiligingsactiviteiten

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

De doorbelasting wordt gebaseerd op de werkelijke kosten, zonder een opslag van de afdeling.

**Wijze en frequentie van meten:**

Gezien het geringe belang van deze doorbelasting wordt het aandeel van de Privium passagiers tov het totaal aantal passagiers die gebruik maken van deze brug voorafgaand aan de inangangsdatum van het nieuwe Toerekeningssysteem bepaald.

Dit wordt bepaald op basis van tellingen van gebruikers van de brug op een representatief peilmoment. Bijkomende complexiteit is echter dat er passagiers zijn die van de brug gebruik maken die zowel Privium als Premium passagier zijn. Het aandeel van deze categorie wordt voor 50% toegerekend aan Privium en 50% aan Security.

De kosten voor inhuur van security personeel worden op basis van bovenstaande berekening toegerekend en doorbelast aan OU Consumers Products & Services. Het actief (P2/BC corridor) is geactiveerd bij de kostenplaats van OU Aviation op kostenplaats 20236 TRE/Activa en wordt door middel van een allocatiesleutel toegerekend aan PMC Aviation en aan PMC Premium Services. De allocatiesleutel voor het actief is op basis van dezelfde sleutel als de inhuurkosten van security personeel gesteld.

**Beheerder:**

Controller Safety, Security & Environment

**Doorbelasting D17d OU Aviation – A/SSE/SEF/S&E (Safety en Environment), informatiebeveiliging**

**Van: Kostenplaats 40262 SSE/SEF/S&E/Safety en Environment**

**Aan: IC bedrijf 010 OU Staven**

**Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting van de kosten voor (corporate) informatiebeveiliging. Deze medewerker werkt op projecten die voor de gehele Schiphol Group zijn. De kosten worden doorbelast naar de Staven en vervolgens worden deze kosten met de Staven A5 sleutel naar de diverse PMC's gealloceerd.

Na doorbelasting D17d wordt de kostenplaats 40262 gealloceerd op basis van A1d (100% directe toewijzing aan PMC Aviation).

**Reden van doorbelasting:**

4. Vereenvoudiging allocatie

**Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:**

499999 Doorbelaste kosten

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

Werkelijke salariskosten (inclusief sociale lasten) en de overige externe kosten die verband houden met de uitoefening van de functie van deze medewerker.

**Wijze en frequentie van meten:**

100% doorbelasting van de werkelijke kosten. De werkelijke kosten worden geadmistreerd in de salarisadministratie (salariskosten en sociale lasten) en grootboek (overige externe kosten).

**Beheerder:**

Controller Safety, Security & Environment

## Doorbelasting D18 OU Aviation - TRE Terminal Real Estate, gebruik terminal

Van:	Kostenplaats 20348	TRE Manager
	Kostenplaats 20351	TRE/Facility
	Kostenplaats 20353	TRE/Bouwkunde
	Kostenplaats 20355	TRE/Infrastructuur

Aan:	IC bedrijf 030	OU Consumers Products & Services
	IC bedrijf 700	Schiphol Real Estate BV
		Kostenplaats 20220 SSE/SEC/SP Security Policy

### Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting voor het gebruik van het Terminalcomplex aan de PMC's anders dan PMC Aviation. Het Terminal complex is één gebouw met als primair doel het faciliteren van luchtvaartactiviteiten. Het operationele beheer van het gebouw ligt daarom bij de Business Area Aviation. Het gebouw wordt echter gebruikt voor verschillende activiteiten. De gebruikers van de terminal zijn:

- PMC Aviation
- PMC Security
- PMC Rental Terminal
- PMC Concessies
- PMC Parking & Mobility Services
- PMC Ad's & Info
- PMC Premium Services

Binnen de OU Aviation genereert de afdeling Terminal Real Estate diverse kosten voor beheer en instandhouding, zoals onderhoud, schoonmaken, energie, personeel en WOZ, die naar de gebruikers van de Terminal worden doorbelast op basis van gebruik. De activa en bijbehorende afschrijvingskosten worden niet doorbelast, maar direct gealloceerd naar de PMC's via de activamodule van Oracle.

Specifieke kosten welke gemaakt worden voor Non-Aviation activiteiten in het terminalcomplex, zoals kosten voor aanbrengen en schoonmaak van reclameobjecten, worden gedragen door de betreffende Non-Aviation activiteit en maken geen onderdeel uit van deze toerekening.

Na doorbelasting D18 worden de kostenplaatsen 20348, 20351, 20353 en 20355 gealloceerd op basis van A2a (100% directe toewijzing aan PMC Aviation voor Terminal Real Estate).

### Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

### Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

455900 Diversen

499999 Doorbelaste kosten

### Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

#### Component hoeveelheid:

De verdeelsleutel voor de exploitatie kosten per gebouwdeel, wordt vastgesteld op basis van het aantal m<sup>2</sup>'s vloeroppervlak dat door een PMC wordt gebruikt. Er is dus sprake van gelijke kosten per m<sup>2</sup> per gebouwdeel, onafhankelijk van de activiteit waarvoor deze m<sup>2</sup> gebruikt wordt.

Voor het vaststellen van het gebruikte vloeroppervlak, wordt allereerst het toe te rekenen oppervlak van het terminalcomplex (per gebouwdeel) vastgesteld. De maatstaf die hiervoor gehanteerd wordt is het verhuurbare oppervlak. Voor de vaststelling van het verhuurbare oppervlak wordt door Schiphol Group de NEN 2580 en de Schiphol - addendum NEN 2580 normering toegepast.

NEN 2580 is een in de Nederlandse vastgoedwereld gecertificeerde normering, ontworpen voor het bepalen van verhuurbare oppervlakten en inhouden van gebouwen. Omdat toepassing van NEN 2580 niet altijd voorziet in het specifieke geval van een luchthaventerminal, zijn twee voor Schiphol specifieke uitgangspunten toegevoegd, resulterend in Schiphol - addendum NEN 2580.

Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste **uitgangspunten van de NEN 2580 normering**, die worden toegepast op de m<sup>2</sup> verdeling van het Terminalcomplex.

- A. Tot het verhuurbare oppervlak behoren niet:
- trappenhuizen;
  - vides, liftschachten en schalmgaten wanneer groter dan 4 m<sup>2</sup>;
  - statische bouwdelen;
  - gebouwgebonden technische ruimten;
  - ruimten lager dan 1,5 meter;
  - kolommen en leidingschachten groter dan 0,5 m<sup>2</sup>;
  - gebouwgebonden buitenruimten.
- B. Bij het bepalen van het verhuurbare oppervlak geldt:
- metselwand (statisch) gemeten tot aan de wand;
  - betonwand (statisch) gemeten tot aan de wand;
  - binnenwand (niet statisch) gemeten tot aan het hart van de wand;
  - systeemwand (niet statisch) gemeten tot aan het hart van de wand;
  - gevelconstructie (statisch) gemeten tot aan de constructie.

Specifieke uitgangspunten van de Schiphol - addendum NEN 2580 zijn:

- Publieke parkeerruimten in het terminal gebouw behoren wel tot het verhuurbare oppervlak, omdat deze tot een aparte PMC behoren.
- In de terminal bevinden zich technische ruimten voor de huisvesting van elektrische installaties etc. Tevens zijn in deze technische ruimten vaak SER kasten geplaatst voor het ontsluiten van datacommunicatie. Voor de NEN 2580 gelden deze technische ruimten als gebouwgebonden

Daarnaast zijn in de terminal een aantal ruimten waar uitsluitend SER kasten zijn geplaatst. Voor de NEN 2580 gelden deze SER kasten als verhuurbaar vloeroppervlakte. Schiphol beschouwt deze SER kasten echter als gebouwgebonden ruimten. Door de complexiteit van het terminalcomplex in samenhang met de ouderdom ervan is ten tijde van de bouw niet voorzien in de grote rol die datacommunicatie speelt. De afstand van de technische ruimte (waar ook datacommunicatie apparatuur wordt opgesteld) tot de feitelijke eindgebruiker kan te groot zijn, waardoor een extra SER ruimte moet worden ingericht. Deze faciliteit wordt derhalve ook als gebouwgebonden beschouwd.

Na vaststelling van het verhuurbare oppervlak per gebouwdeel, op basis van de NEN 2580 en het Schiphol - addendum NEN 2580 normering, wordt vastgesteld hoe dit oppervlak verdeeld is over de verschillende PMC's. Hiertoe is een **nadere uitwerking** opgesteld voor de toerekening van m<sup>2</sup> naar PMC's:

- Ruimten die niet tot het verhuurbare oppervlak (conform Schiphol - addendum NEN 2580) horen, worden niet meegenomen in de berekening van de m<sup>2</sup> allocatiesleutel. Met andere woorden: doordat bij de toerekening wordt uitgegaan van de verdeling van het verhuurbare oppervlak, wordt het niet verhuurbare oppervlak pro rata verdeeld over de verschillende PMC's. Dit betekent de facto dat de kosten van deze ruimten worden toegerekend naar de PMC's naar rato van hun gebruik van het verhuurbare oppervlak in

- het betreffende gebouwdeel. Indien sprake is van dergelijke ruimten (die niet tot het verhuurbaar oppervlak behoren) die dedicated worden gebruikt door luchtvaartactiviteiten dan wel niet luchtvaartactiviteiten, dan worden deze dedicated toegerekend.
- Alle ruimten binnen het verhuurbare oppervlak worden toegerekend aan een PMC op basis van feitelijk gebruik.
  - Uittrolbare winkels worden toegerekend in de uitgerolde toestand.
  - Aan etalages, open winkelpuien en balies wordt één extra strekkende meter vloeroppervlak toegerekend. Dit geldt ook voor uittrolbare winkels. Bij gesloten puien, dat wil zeggen blinde wanden, geldt deze regel niet. De extra meter bij etalages en open puien wordt gebruikt door winkelend publiek en winkels in het kader van de niet-luchtvaartactiviteit.
  - Voor reclame objecten op een smalle voet, wordt het m<sup>2</sup> gebruik gemeten op 1.50 m hoogte.
  - Het vloeroppervlak in gebruik door personeel om hun kantoor in terminal West te bereiken (aankomst 3), winkelbevoorrading en voor planten en staande kunstuitingen is niet vast te leggen in de PMC tekeningen van de terminal. Om dit gebruik niet (geheel) toe te rekenen aan luchtvaartactiviteiten wordt een forfaitaire (éénmalig te bepalen) korting toegepast op de aan luchtvaartactiviteiten toerekenbare vierkante meters. De korting wordt berekend op basis van daadwerkelijk gebruik en geldt voor de hele geldigheidsduur van het Toerekeningssysteem (zie bijlage 7 Forfaitaire vaststelling m<sup>2</sup> correcties Terminal complex).
  - Passagierstoiletten in Terminal 1, 2 en 3 op de begane grond en de verdiepingen daarboven worden voor 50% toegerekend aan Aviation en voor 50% toegerekend aan Concessies. Op deze verdiepingen bevinden zich de aankomst- en vertrekhallen en publieke lounges.
  - De toiletten op pieren (inclusief overlagingen) worden toegerekend aan de PMC Aviation.
  - De allocatie van m<sup>2</sup>'s aan de PMC Security omvat alle m<sup>2</sup>'s Terminal die worden gebruikt voor de uitvoering van de beveiliging van passagiers en hun bagage en voor de faciliteiten voor grenscontrole.
  - "Restruimtes", dat wil zeggen ruimtes die door de plaatsing van een bepaalde commerciële functie logischerwijs niet toegankelijk zijn en hierdoor niet functioneel zijn voor de flow, worden aan de functie toegewezen, welke de ontoegankelijkheid veroorzaakt. Denk hierbij aan een ruimte achter een winkel in een pier aan de buitengevel. Door het plaatsen van de winkel is deze ruimte niet langer bruikbaar. Deze restruimte wordt dan toegewezen aan de winkel.
  - Op Plaza passeren verschillende typen gebruikers. Te denken valt hierbij aan luchtvaartgebonden passanten zoals passagiers, afhalers/wegbrenger, luchtvaartgebonden personeel en aan niet luchtvaartgebonden passanten, zoals van trein naar trein en van trein naar bus overstappende reizigers, niet luchtvaartpersoneel, en publiek met het enige doel om te winkelen op Plaza. Voor zover deze passanten geen luchtvaartgebonden doel van hun reis naar Schiphol hebben mag de ruimte voor deze passanten niet aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Jaarlijks wordt door de Schiphol afdeling Market Research en Intelligence tellingen gedaan van het aantal gebruikers van Plaza en met welk doel ze daar verblijven. De uitkomsten van dit onderzoek (Plaza Profiel en gedrag onderzoek) vormen de basis voor de correctie 'centrale driehoek Plaza'. Deze centrale driehoek wordt in het Schiphol systeem aanvankelijk toegerekend aan Aviation. Vervolgens wordt deze toerekening deels gecorrigeerd (van Aviation naar Non Aviation toe). Deze correctie is voor het gebruik door andere dan Aviation gebruikers van de centrale driehoek Plaza. Alle hierboven weergegeven gebruikersgroepen worden gecategoriseerd aan Aviation of aan Non Aviation. Het aandeel luchtvaart gebonden personeel en het aandeel niet-luchtvaart gebonden personeel worden in het Plaza Profiel en gedrag onderzoek niet verbijzonderd. Hierin wordt een categorie vermeld Schiphol werkers. De verbijzondering van deze categorie SPL werkers vindt plaats op basis van het meest recente Overzicht werkgelegenheid Luchthaven Schiphol. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door een externe partij: Regioplan. In het onderzoek wordt een aantal categorieën SPL werkers

geïdentificeerd. Het aandeel luchtvaart gebonden versus niet luchtvaart gebonden personeel komt als volgt tot stand: personeel dat werkt bij luchtvaartmaatschappijen, luchtvrachtmaatschappijen, afhandelaren, benzinemaatschappijen, overheidsinstellingen (Kmar en Douane), vliegtuigfabrikanten, schoonmaakbedrijven, openbaar vervoer, taxibedrijven, aannemers en installatiebedrijven en beveiligingsdiensten worden toegerekend aan luchtvaart gebonden personeel. Daarnaast wordt de categorie 'overig' 50% toegerekend aan luchtvaart gebonden personeel en het percentage medewerkers van Schiphol Group werkzaam bij de PMC Aviation en de PMC Security ten opzichte van het totaal aantal medewerkers van Schiphol Group wordt eveneens toegerekend. De basis voor de Plaza Profiel- en gedrag rapportage wordt gevormd door de Plazamonitor. De Plazamonitor kent 6 metingen per jaar. Per keer worden de metingen over 5 dagen gespreid. Er wordt bij elke meting op dezelfde dagen en tijden gemeten (waarbij de tijden over de dag verspreid zijn, zodat een representatief beeld wordt verkregen van de passanten op Plaza). Alleen bezoekers die Schiphol Plaza verlaten worden aangesproken. Derhalve wordt bij de uitgangen van Plaza geïnterviewd: het betreft de uitgangen naar het J. Dellaert plein, de uitgang naar parkeergarage P1, de NS perrons en de opgangen naar de vertrekhallen. Bij de opgangen naar de vertrekhallen worden alleen vertrekkende passagiers geïnterviewd, aangezien dit voor hen de plaats is waar zij Schiphol Plaza verlaten. Wegbrengers bijvoorbeeld kunnen ook op deze locatie aangetroffen worden maar vallen op dat moment in de categorie "buiten doelgroep" omdat zij later terugkomen om Plaza vervolgens definitief te verlaten via de uitgangen naar de parkeergarages, J. Dellaertplein of NS station. Aan elke 3e passant wordt gevraagd in welke doelgroep de passant valt (Schiphol medewerker, recreant, afhaler, wegbrenger, etc.) zonder dat vooraf medewerking wordt gevraagd voor het gehele onderzoek. Na het beantwoorden van deze vraag wordt vervolgens medewerking aan het volledige onderzoek gevraagd. Voor de Plaza Profiel- en gedrag rapportage is daarom alleen de eerste vraag uit de vragenlijst van belang. De overige vragen brengen systematisch de kwaliteitsperceptie van Schiphol Plaza in kaart van de verschillende doelgroepen en zijn in dit kader niet van belang. Het onderzoek wordt elk jaar, en voor elke meting volgens dezelfde systematiek uitgevoerd. De definitie van niet luchtvaart gebonden passanten is als volgt: dit betreft de totale categorieën OV reizigers, recreanten en overige alsmede een aandeel van de medewerkers die op de locatie Schiphol werkzaam zijn (dus ook bijvoorbeeld medewerkers Security bedrijven) in de niet-luchtvaart gebonden activiteiten.

- Expeditieruimten in het terminalcomplex worden gebruikt voor niet luchtvaartactiviteiten en op grond daarvan toegerekend aan niet luchtvaartactiviteiten.
- Ruimtes welke zijn gereserveerd voor permanent gebruik van Non-Aviation worden toegerekend aan Non-Aviation.

De term lounges wordt gebruikt voor twee soorten van verblijfsgebied op Schiphol. Het verblijfsgebied achter security check dan wel paspoortcontrole (niet commercieel en toegerekend aan de PMC Aviation onder aftrek van het gebruik door Non Aviation voor bijvoorbeeld winkels en horeca). Daarnaast bestaan er specifieke airlines lounges die commercieel zijn verhuurd en worden toegerekend aan de PMC Rental Terminal. De toegang en het gebruik van deze commercieel verhuurde ruimten valt in principe niet onder de zeggenschap van Schiphol.

- De ruimten onder de pieren (begane grond) worden veelal verhuurd (en worden niet toegerekend aan Luchtvaartactiviteiten) aan luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren, schoonmaak bedrijven etc. Dit zijn de kantoren en bedrijfsruimten die de luchtvaartmaatschappijen nodig hebben voor het primaire operationele proces van het afhandelen van passagiers en hun bagage. Deze ruimten zijn verschillend benaderbaar. Er zijn ruimten die vanaf de terminal (binnenuit) kunnen worden bereikt, dan wel vanaf randwegen en platformen (buitenaf), dan wel van beide kanten benaderbaar.
- Ov chip palen staan in clusters van twee opgesteld. De ov chippalen staan elk op een kleine grondplaat. De oppervlakte van de twee grondplaten, alsmede de tussenliggende restruimte (die even groot is als 1 grondplaat), wordt zonder m2 voor wachtruimte toegerekend aan Non Aviation. Men passeert de ov paal zonder te stoppen, derhalve



wordt geen wachtruimte toegerekend. De NS kaartautomaten staan in clusters van vier opgesteld. Hier wordt per kaartautomaat een meter wachtruimte toegerekend. De oppervlakten van de clusters van 4 kaartautomaten alsmede de toegerekende wachtruimte vóór de clusters worden toegerekend aan Non Aviation.

Als peildatum voor de vaststelling van deze verdeelsleutel geldt 1 juli van elk jaar. De verdeling van m<sup>2</sup> 's zoals die op dat moment worden gebruikt, wordt gebruikt voor de toerekening van de exploitatiekosten van het daaropvolgende jaar. Voor de berekening van de tarieven, die worden vastgesteld voor 1 november (en ingaan op 1 april van het volgende jaar) wordt ook deze peildatum 1 juli aangehouden. Indien sprake is van een aanpassing van tarieven per 1 november (vaststelling voor 1 juni) dan wordt als peilmoment aangehouden 1 januari daaraan voorafgaand, of zo mogelijk, een recentere datum. Een uitzondering geldt indien alleen de security tarieven worden aangepast per 1 november. Voor deze aanpassing mag de peiling van 1 juli van het voorafgaande jaar worden aangehouden.

**Component 'prijs':**

Het bedrag dat wordt doorbelast betreft de werkelijke kosten van de activiteit, inclusief de overheadkosten van de desbetreffende afdeling en van de BA (= integrale kostprijs).

Dit betekent dat alle kosten in aanmerking worden genomen van de kostenplaatsen zoals genoemd bij Allocatiesleutel A2 (geheel Terminal Real Estate). De opbrengst van de doorbelasting wordt geboekt op kostenplaats 20348.

Afschrijvings- en vermogenskosten van het terminalcomplex zijn niet opgenomen in deze doorbelasting. Deze kosten worden door middel van allocatie toegerekend (zie Allocatiesleutel A10 OU Aviation).

Maandelijks wordt het gebudgetteerde bedrag doorbelast. Vervolgens wordt op basis van nacalculatie een extra 'correctie' doorbelasting geboekt voor het verschil tussen de werkelijke en de gebudgetteerde kosten per half jaar.

De toerekeningprincipes voor de verschillende te onderscheiden kostensoorten met betrekking tot het beheer van de Terminal zijn als volgt:

**Schoonmaak en bijbehorende personeelskosten (overhead betreffende afdeling):**

- Kosten worden per etage van een gebouwdeel toegerekend aan de feitelijke 'gebruiker' van de schoonmaakactiviteit. Aan de schoonmaak activiteiten liggen contracten ten grondslag. Basis is de m<sup>2</sup>-verdeling per etage van een gebouwdeel. Op deze verdeling worden eerst de m<sup>2</sup> van de winkels en de kantoren (exclusief de toegerekende toiletten en gangen) in mindering gebracht, aangezien de schoonmaakkosten hiervan rechtstreeks door de gebruiker worden betaald, en aldus geen onderdeel uitmaken van de te verdelen kosten. Schoonmaak kosten zijn beschikbaar per ruimte (ook voor gemeenschappelijke ruimtes zoals gangen en trappenhuisen). Gemeenschappelijke ruimten worden toegerekend aan alle PMC's die daarvan gebruik maken ook al maken ze hun eigen ruimten zelf schoon. Voor de verdeling van de schoonmaakkosten van gemeenschappelijke ruimten wordt de oorspronkelijke totale m<sup>2</sup>-verdeling per etage van een gebouwdeel gebruikt, zonder dat de zelf schoongemaakte ruimten in mindering worden gebracht.

**Kosten van instandhouding (beheer: monitoring, onderhoud en modificaties); en bijbehorende personeelskosten (overhead betreffende afdeling):**

- Kosten worden per gebouwdeel toegerekend aan de feitelijke 'gebruiker', met als basis de m<sup>2</sup>-verdeling per gebouwdeel. Aan de onderhoudsactiviteiten liggen contracten ten grondslag. Dit betreft uitsluitend activa in eigendom van Schiphol. Instandhouding van activa in eigendom van derden is altijd voor rekening van deze derden. Deze afdeling voert ook werkzaamheden uit aan assets waarbij TRE geen assetowner is. Deze kosten

worden maandelijks doorbelast. Tenslotte voert de afdeling werkzaamheden uit ten behoeve van bijvoorbeeld liften in parkeergarages. De werkelijke kosten voor deze werkzaamheden worden op basis van informatie uit Maximo, doorbelast door aan de OU Consumers Products & Services.

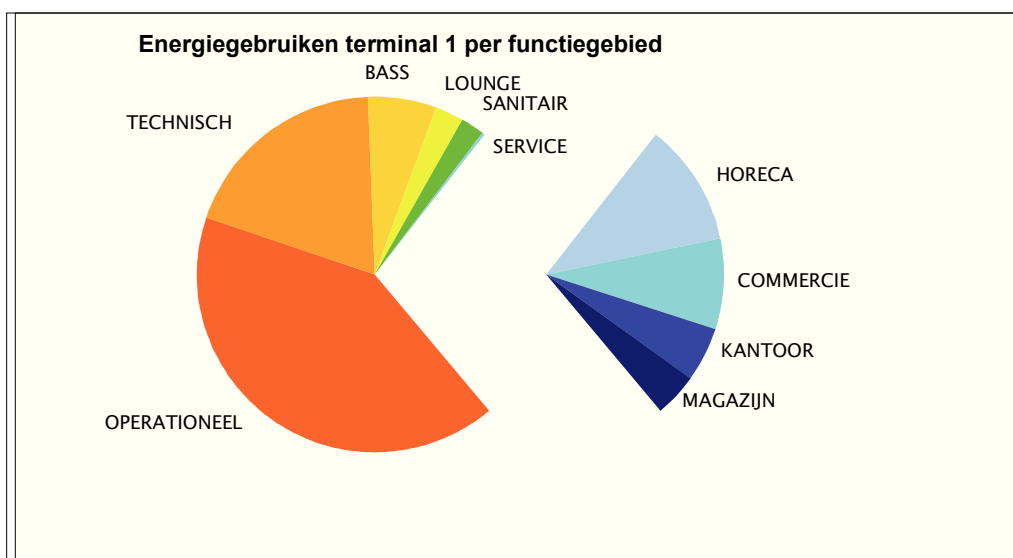
Kosten voor levering en transport van energie (gas en elektra):

- Kosten worden per gebouwdeel toegerekend aan de feitelijke 'gebruiker' van de energievoorziening. De werkelijke kosten van energieverbruik en transport per gebouwdeel worden toegerekend aan de PMC's, in twee stappen:

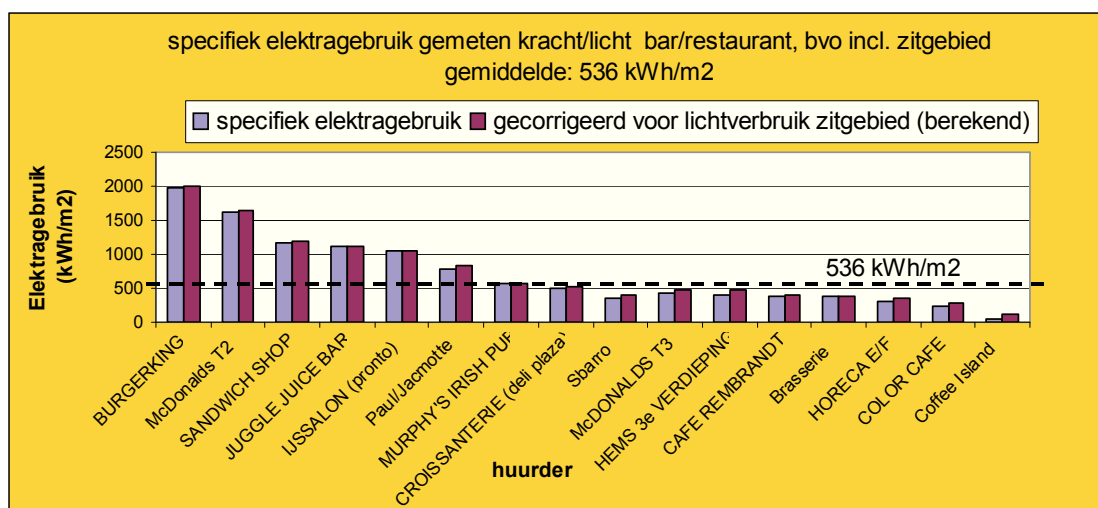
1. Allereerst wordt per functiegebied de zogenaamde energiehoeveelheid bepaald, op gebouwniveau. Functiegebieden zijn bedrijfsprocessen in de Terminal met een gelijkwaardige energie-intensiteit, bijv. Bagage, Commercie, Horeca, Kantoren, Security. De indeling van Functiegebieden heeft plaats gevonden conform het Bouwbesluit en wordt reeds toegepast in het kader van Meer Jarenafspraken (MJA2) die met de overheid zijn gemaakt voor de Energiebeheersing van Schiphol. De energiehoeveelheid is een maat voor het energieverbruik per m<sup>2</sup> van een specifiek functiegebied in een specifiek gebouwdeel.

Het vaststellen van deze energiehoeveelheden vindt plaats deels op basis van metingen en deels op basis van berekeningen. Voor de wijze en frequentie van meten van energiehoeveelheden wordt verwezen naar tabel 4 van D7 OU Aviation US/Utility Services De combinatie van metingen en berekeningen bestaat uit de volgende elementen:

- EAN meters die op diverse locaties in de Terminal zijn gebracht, die geven inzicht in het totale energieverbruik in de Terminal.
- Parameters van de verschillende functiegebieden, die zijn vastgesteld in het Energie Besparingsplan t.b.v. de Meerjarenafspraken van Schiphol met de Overheid. Hiervoor is op gebouwniveau het specifieke energieverbruik vastgesteld op basis van metingen en zijn vervolgens de specifieke energieverbruiken berekend voor de verschillende functiegebieden (gebouwenenergie, inclusief procesenergie). Het energieverbruik wordt op basis van de bedrijfstijden en andere huurder- en gebouwparameters in het betreffende functiegebied vastgesteld. De uitkomsten worden geïkt aan de hand van de beschikbare metingen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in specifieke energie voor klimaat, verlichting, procesmiddelen en systemen.
- Onderstaand een voorbeeld van de uitkomst voor terminal 1: De grafiek geeft aan hoe het totale energiegebruik in terminal 1 is verdeeld over de verschillen de functiegebieden.



- De energiehoeveelheden (in bijvoorbeeld kWh per m<sup>2</sup>) worden vervolgens berekend door het totale energieverbruik voor een functiegebied te delen door het aantal m<sup>2</sup> van dat functiegebied in het betreffende gebouwdeel.
- Om de berekeningen te kunnen toetsen worden referentiepunten gebruikt. Dit zijn diverse punten waar onderbemetering heeft plaats gevonden, en waar dus het daadwerkelijk verbruik kan worden vastgesteld. Op de referentiepunten wordt het verbruik continu gemeten. Maandelijks wordt hierover gerapporteerd. De energiehoeveelheid per functiegebied wordt, ten behoeve van de toerekening, jaarlijks aangepast op basis van deze metingen.
- Een voorbeeld hiervan is de onderstaande grafiek, waarin het elektriciteitsgebruik van diverse Horecagelegenheden in de Terminal is weergegeven:



2. Nadat de energiehoeveelheden per functiegebied zijn bepaald, worden de m<sup>2</sup>'s van de functiegebieden op basis van ruimtetabellen (m<sup>2</sup> overzichten) vertaald in PMC's, en kan het energieverbruik per PMC worden vastgesteld. In sommige gevallen is een functiegebied duidelijk één PMC, in andere gevallen betreft het meerdere PMC's. Dat kan in voorbeelden nader worden toegelicht:

- Het functiegebied 'Bagage' behoort geheel tot de PMC Aviation. Het energieverbruik van dit functiegebied kan daarom 100% aan Aviation worden toegerekend.
  - Het functiegebied 'Sanitair', kan echter op meerdere PMC's betrekking hebben: betreft het een toilet in passagiersgebied, dan behoort tot de PMC Aviation. Is het een toilet dat gebruikt wordt door de huurders van kantoren, dan wordt het energieverbruik van deze specifieke toiletten toegerekend aan de PMC Rental Terminal.
- Op basis van deze verdeling kunnen de kosten voor levering en transport van energie van de functiegebieden worden toegerekend naar de juiste PMC.

Fictief voorbeeld voor vertaling functiegebieden in PMC's:

Kosten voor levering en transport van water::

- De kosten per gebouwdeel worden toegerekend op basis van de m<sup>2</sup>-verdeling per gebouwdeel van de terminal, na eliminatie van de PMC's die geen water gebruiken (Security, Parking, Premium Services en Ad&info).

Overige personeelskosten en overige kosten:

- De kosten worden toegerekend op basis van de m<sup>2</sup>-verdeling van het gehele Terminalgebouw.
- De kosten voor zuivering en rioolrecht worden verdeeld op basis van de watersleutel.

**Wijze en frequentie van meten:**

Hoeveelheden worden op basis van m<sup>2</sup> bestand per 1 juli voorgaand jaar eenmalig vastgesteld in de database van SGIS (computer systeem t.b.v. ruimtebeheer). Indien sprake is van een aanpassing van tarieven per 1 november (vaststelling vóór 1 juni) dan wordt als peilmoment aangehouden 1 januari daaraan voorafgaand, of zo mogelijk, een recentere datum. Een uitzondering geldt indien alleen de security tarieven worden aangepast per 1 november. Voor deze aanpassing wordt de peiling van 1 juli van het voorafgaande jaar aangehouden.

Kosten doorbelasting op basis van voorcalculatie, per 30 juni en 31 december vindt afrekening plaats op basis van werkelijk gerealiseerde kosten.

**Beheerder:**

Controller Asset Management

**Doorbelasting D20 OU Aviation - US Utility Services, onderhoud installaties**

**Van: Kostenplaats 40344 US Utility Services/Maintenance, Projects & Operations**

**Aan: IC bedrijf 020 OU Aviation kostenplaatsen: 20326-TRE Activa; 40234-AMS/BER/Airside; 40245-AMS/Vluchtafhandeling  
IC bedrijf 030 OU Consumers Products & Services  
Diverse OU's**

**Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting voor werkelijk uitbestede kosten van onderhoud aan installaties van andere afdelingen. Voor de afdeling Parkeren van OU Consumers Products & Services onderhoudt US de verlichting op de parkeerterreinen. Zie verder ook algemene tekst t.a.v. afdeling US bij doorbelasting D7 Utiliteitsdiensten.

Na doorbelasting D20 en D8 Utility Services, Utiliteitsprojecten wordt de kostenplaats 40344 gealloceerd op basis van A4a (100% directe toewijzing aan de PMC Utilities).

**Reden van doorbelasting:**

- 2. Registratie opbrengsten
- 4. Vereenvoudiging allocatie

**Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:**

846250 Onderhoud t.b.v. derden

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

Kostprijs: werkelijke kosten van de onderhoudswerkzaamheden, inclusief een opslag voor overhead van de afdeling, van de BA en van concern (op basis van toegerekende personeelskosten).

**Wijze en frequentie van meten:**

Op grond van uitbestede kosten- en/of urenregistratie in het onderhoudssysteem Maximo, op continue basis. Kosten worden vastgelegd op kostenplaats met de bijbehorende sleutel.

**Beheerder:**

Controller Asset Management

## Doorbelasting D21 OU Aviation - BG Bagage, BOS security

Van: Kostenplaats 20347 BGM/Management

Aan: IC bedrijf 020 OU Aviation (kostenplaats 20220-Security policy)

### Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting van de kosten voor de inhuur van BOS (Baggage Operational Support) aan de afdeling Security voor de door de BOS uitgevoerde werkzaamheden t.b.v. het Security-proces. Het betreft kosten voor de inhuur van manuren en kosten voor gehuurd materieel.

Baggage Operational Support (BOS) heeft als belangrijkste taak het ondersteunen van het bagageafhandelingsproces waar dat nodig is. In het kort gezegd zorgt BOS voor het soepel verlopen van de operatie.

BOS is onder meer verantwoordelijk voor de afhandeling van vertraagde transferbagage en van bagage met een afwijkend formaat (odd size genoemd). Ook zet BOS zogenoemde 'jamrunners' in. Deze lossen operationele verstoringen zo snel mogelijk op, waardoor vertragingen in het afhandelingsproces zo kort mogelijk duren. Bij grote projecten of onverwachte situaties biedt BOS ondersteuning.

De aan Security doorbelaste kosten hebben betrekking op de volgende werkzaamheden:

- verwerken van bagage die security level 4 niet heeft gepasseerd en die handmatig door security level 5 moet,
- bedienen van de bomkar (paraat hebben van mensen voor het bedienen van een kar voor de afvoer van verdachte bagage).

Na doorbelasting D21 wordt de kostenplaats 20347 gealloceerd op basis van A1c (100% directe toewijzing aan PMC Aviation).

### Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

### Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:

404200 Inleenkrachten regulier

408010 Huur materieel en apparatuur

### Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Manuren: Werkelijke kosten inhuur = werkelijk aantal uren maal actueel inhuurtarief.

Materieel: Budgettaire doorbelasting voor gebruik van materieel (o.a. huurkosten van bagagekarren met trekker). Aan het einde van het jaar wordt het definitieve gebruik berekend en wordt deze als correctie op de budgettaire boeking verwerkt.

Bovenop de kostprijsberekening wordt een opslag gehanteerd voor overhead van de afdeling Bagage en van de BA. De overhead van de BOS wordt toegerekend op basis van het aandeel van de BOS-werkzaamheden (feitelijke inzet) ten behoeve van security (zie Allocatiesleutel A1c OU Aviation). Er is ook sprake van inzet van eigen fte's ten behoeve van de geleverde dienst, dus wordt er ook een opslag berekend voor concern overhead.

Het bedrag dat wordt doorbelast betreft de directe kosten van de activiteit, inclusief de overheadkosten (inclusief concernoverhead) van de desbetreffende afdeling en van de BA (= integrale kostprijs). Dit betekent dat ook de kosten in aanmerking worden genomen van de

kostenplaatsen zoals genoemd bij Allocatiesleutel A1c, voor zover van toepassing op de geleverde dienst. De opbrengst van de doorbelasting wordt geboekt op kostenplaats 20347.

**Wijze en frequentie van meten:**

De doorbelasting van materieel en personele inzet wordt gebaseerd op de verhouding van de directe uren van de BOS tussen Aviation en Security inzet. Dit zijn de uren zonder de coördinatoren.

**Beheerder:**

Controller Operations

**Doorbelasting D23 OU Aviation - T&T Travel & Transportation, beleidsadviezen**

**Van:** Kostenplaats 20214 LA/Strategy & Projects

**Aan:** IC bedrijf 030 OU Consumers Products & Services  
IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV

**Beschrijving doorbelasting:**

De afdeling Landside Access/Strategy & Projects voert diverse werkzaamheden uit op het gebied van bereikbaarheidsanalyses, het opstellen van investeringsplannen voor korte en middellange termijn en de implementatie van deze plannen (opdrachtgeversrol) op het gebied van bereikbaarheid.

Het grootste deel van deze werkzaamheden betreft luchtvaartactiviteiten. Er worden echter ook capaciteit- en bereikbaarheidsanalyses uitgevoerd ten behoeve van andere activiteiten zoals Concessies, Parkeren en Schiphol Real Estate. Dit betreft bijvoorbeeld lange termijn onderzoeksvragen, uitmondend in beleidsadviezen over de bereikbaarheid over de weg en spoor van Schiphol. Voor deze werkzaamheden wordt een doorbelasting geboekt naar de OU Consumers Products & Services en Schiphol Real Estate.

Na doorbelasting D23 wordt de kostenplaats 20214 gealloceerd op basis van A5a (Gedeelde sleutel Verkeerstellingen).

**Reden van doorbelasting:**

4. Vereenvoudiging allocatie

**Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:**

819100 Concessies overige

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

De doorbelasting wordt gebaseerd op de jaarlijkse ingeschatte tijdsbesteding plus een opslag voor overhead van de afdeling LA/Strategy & Projects, een toeslag voor de BA en voor concernoverhead op basis van de toegerekende personeelskosten.

**Wijze en frequentie van meten:**

Jaarlijks wordt vanuit de overall planning een inschatting van de tijdsbesteding gemaakt en achteraf wordt de inschatting opnieuw getoetst met de werkelijke tijdsbesteding. De doorbelasting is uiteindelijk dus gebaseerd op de werkelijke tijdsbesteding.

**Beheerder:**

Controller Operations



## Doorbelasting D24 OU Aviation – Six Sigma

**Van:** Kostenplaats 40209 Six Sigma

**Aan:** alle OU's

### **Beschrijving doorbelasting:**

Six Sigma is een afdeling ter ondersteuning van de Business. Op verzoek van de Business geeft de afdeling adviezen ter verbetering van complexe processen. Six Sigma wordt beoordeeld op basis van hun project deliverables (ook financiële targets). Six Sigma is belangrijk voor het opbouwen van capabilities als onderdeel van het lerend vermogen van de organisatie en daarnaast is het onderdeel van de training van managementpotentieel.

Na doorbelasting D24 wordt de kostenplaats 40209 gealloceerd op basis van A7b. (Gedeelde sleutel o.b.v. personeelskosten PMC Aviation & Security).

### **Reden van doorbelasting:**

4. Vereenvoudiging allocatie

### **Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:**

499999 Doorbelaste kosten

### **Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

De doorbelasting wordt gebaseerd op ingeschatte urenbesteding voor OU Consumers Products & Services, OU ICT (en Schiphol Real Estate BV indien van toepassing). Naast de in rekening gebrachte uren wordt een overhead in rekening gebracht van de afdeling alsmede een toeslag voor de BA en voor concernoverhead op basis van toegerekende personeelskosten.

### **Wijze en frequentie van meten:**

Jaarlijks wordt vanuit de overall planning een inschatting van de tijdsbesteding gemaakt met een herberekening op jaareinde op basis van werkelijke projecten voor derden.

### **Beheerder:**

Controller OU Aviation

**Doorbelasting D25 OU Aviation – Airfield Maintenance Services, landzijdige reiniging****Van:** kostenplaats 20326 AMS/BER/Landside**Aan:** IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV  
IC bedrijf 020 OU Aviation (kostenplaats 20338-Landside Access/Operations)**Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting aan Schiphol Real Estate en de OU Aviation voor reinigingswerkzaamheden.

Na doorbelasting D25 wordt kostenplaats 20326 gealloceerd op basis van A5a (Gedeelde sleutel Verkeerstellingen).

**Reden van doorbelasting:**

4. Vereenvoudiging allocatie

**Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:**

499999 Doorbelaste kosten

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

De doorbelasting betreft een vergoeding voor relatief stabiele werkzaamheden, waarvan de werkelijke kosten niet/minimaal afwijken van de geplande kosten. De terreinen voor beide afnemende partijen zijn vooraf aangewezen en overeengekomen door een geografische presentatie. Deze presentatie (landkaart) vormt de basis voor de verdeling van de kosten tussen de beide partijen op basis van de routes en daaraan gekoppelde uren. De kosten specifiek toewijsbaar aan SRE worden doorbelast aan SRE. De overige kosten (voor bereikbaarheid) worden doorbelast aan de kostenplaats 20338 Operations van Landside Access. Kostenplaats 20338 wordt gealloceerd op basis van de A5a Gedeelde sleutel Verkeerstellingen.

De activiteit landzijdige reiniging wordt niet meer in eigen beheer uitgevoerd maar is uitbesteed. De kosten, die door de main contractor gefactureerd worden, worden zonder opslag doorbelast. Er wordt geen opslag ter dekking van eigen overhead gerekend omdat de activiteit een bijproduct van de afdeling is en geen tot nauwelijks inspanning vraagt van de eigen organisatie.

**Wijze en frequentie van meten:**

De diensten worden aan de hand van het overeengekomen contractprijs op maandbasis doorbelast. Eventuele kosten die buiten het contract vallen worden aan het einde van het boekjaar, zonder opslag, doorbelast.

**Beheerder:**

Controller Asset Management

## Doorbelasting D26 OU Aviation – SSE, 100% goederencontrole

Van: kostenplaats 20211 SSE/SEC/BK Beveiligingskosten

Aan: IC bedrijf 020 OU Aviation (kostenplaats 20348-TRE/Manager)  
IC bedrijf 030 OU Consumers Products & Services

### Beschrijving doorbelasting:

Als gevolg van EU regelgeving dienen per 22 mei 2012 alle luchthavenbenodigdheden (LHB) te worden gecontroleerd op Schiphol alvorens te worden toegelaten tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones (SRA-(CP)). Luchthavenbenodigdheden worden in de regelgeving gedefinieerd als alle voorwerpen die bestemd zijn om te worden verkocht, gebruikt of ter beschikking gesteld, voor doelen of activiteiten, in SRA-(CP). Er wordt onderscheid gemaakt tussen voorzieningen en daarmee samenhangende activiteiten voor de filters in de terminal alsmede voor de buitendoorlaatposten. De filters in de terminal (S-Passage - LHB controle) dienen voor de controle van goederen bestemd voor concessionarissen, goederen bestemd voor het beheer van de terminal (schoonmaak, onderhoud etc.), alsmede voor andere doelen. De kosten die samenhangen met controle bij de filters in de terminal worden doorbelast aan de PMC Concessies alsmede aan Terminal Real Estate. Terminal Real Estate belast deze kosten vervolgens weer door aan de uiteindelijke gebruikers van het Terminal complex op basis van D18 TRE. De kosten die samenhangen met de controle bij de buitendoorlaatposten worden niet doorbelast omdat de goederen die gecontroleerd dienen te worden voor Aviation activiteiten zijn, welke op basis van integraliteit bij de PMC Security blijven.

### Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

### Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

499999 Doorbelaste kosten

### Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Leveranciers die het goederenfilter passeren zijn in twee categorieën in te delen:

- 'known suppliers'
- 'niet known suppliers'

Leveranciers kunnen zich kwalificeren als 'known supplier' indien voldaan wordt aan een aantal voorwaarden. Een 'Known supplier' controleert vervolgens zelf zijn luchthavenbenodigdheden en kan hierdoor door middel van een labelcontrole de goederenfilter passeren. 'Known suppliers' zijn geregistreerd en gedocumenteerd bij de doorlaatposten. De labelcontrole is op zich minder omslachtig dan een 100% controle op Schiphol. Echter het aantal goederen per passage die een "known supplier" gemiddeld met zich meeneemt is groter dan de hoeveelheid goederen van een 'niet known supplier'. De 'niet known supplier' heeft niet aan de voorwaarden voldaan. Het betreft leveranciers die op meer incidentele basis de goederenfilter passeren. Elke passage is onderhevig aan een 100% goederencontrole.

De toerekening van de kosten aan Aviation en Consumers Products & Services vindt plaats op basis van gebruik, rekening houdend met de aard van de stromen en het aandeel 'known supplier' van deze stromen. De 'known suppliers' kunnen worden geïdentificeerd aan de hand van de separate registratie van deze leveranciers. Hiervoor zal de doorbelastingsytematiek toegepast worden die gelijk is aan de reeds in gebruik zijnde S-passage. Vanwege de variatie in stromen per locatie kan de doorbelastingsleutel per locatie variëren.

Een relatief groot deel van de passages betreft Consumers Products & Services. Daarnaast wordt doorbelast aan TRE. TRE belast het vervolgens door naar de gebruikers van de Terminal. Echter de betreffende leveranciers zijn grotendeels 'known supplier' en ondergaan dus nauwelijks controle bij een goederenfilter. De meeste te controleren passages zijn ten behoeve van Aviation ondersteunende processen zoals schoonmaak en onderhoud.

Het doorbelasten van de kosten voor de controle luchtvaartbenodigdheden bevat kosten voor de inzet van apparatuur (security scans) bij de filters alsmede de inzet van security agents. Het tarief is gebaseerd op de werkelijke kosten van de geplaatste doorgangen (inclusief afschrijvings- en vermogenskosten) en de bemanning van de filters plus een opslag voor overhead van de afdeling en van de BA.

**Wijze en frequentie van meten:**

Voorafgaand aan het jaar van doorbelasting, wordt het aantal passages inzake goederencontrole gemeten (o.b.v. pasaanbiedingen uit het toegangbeheersysteem). Tevens wordt steekproefsgewijs fysiek de tijd van een passage van de goederenfilter gemeten van een 'known supplier' en een "niet known supplier". Het aantal passages voor de bevoorrading aan concessionarissen ten opzichte van het totaal aantal passages wordt doorbelast aan de OU Consumers Products & Services. Het aantal passages bestemd voor TRE in relatie tot het beheer van de terminal, ten opzichte van het totaal aantal passages wordt doorbelast aan TRE. De restcategorie passages (bijvoorbeeld omdat de passage meerdere doelen dient) wordt op basis van passages voor Consumers Products & Services en TRE recht evenredig verdeeld. Op dit aantal wordt de maandelijkse doorbelasting van het daaropvolgende jaar gebaseerd.

Nb. In 2015 is de tijdsbesteding voor het passeren van het goederenfilter van een 'known supplier' gelijk aan de tijdsbesteding van een 'niet known supplier'. Dit wordt veroorzaakt doordat 'known suppliers' met een grotere hoeveelheid goederen het goederenfilter passeren. De 'niet known supplier' wordt intensiever gecontroleerd. Hierdoor is er op dit moment geen onderscheid tussen de twee categorieën. In de toekomst kan er echter wel onderscheid ontstaan (op basis van metingen).

**Beheerder:**

Controller Safety, Security & Environment

### 3.2 Doorbelastingen OU Consumers Products & Services

#### Leeswijzer

De doorbelastingen van OU Consumers Products & Services staan in deze tabel op volgorde van grootte.

#### Overzicht doorbelastingen welke direct / indirect effect hebben op toerekening naar luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation & PMC Security)

Nr.	Reden	Soort	Kpl. OU Consumers	Naam Afdeling	Ontvangende OU
D7	2	Gebruik P22 voor bezoekers en dienstvoertuigen	30260	Parking Products	OU Staven
D8	2	Gebruik diverse parkeerterreinen door medewerkers Schiphol Group	30260	Parking Products	OU Staven
D9	4	Gedeelde sleutel Continu onderzoek	30330	Market Research & Intelligence	OU Aviation
D10	4	VIP centrum en Perscentrum	30208	VIP Centrum	OU Aviation OU Staven
D11	4	Gedeelde sleutel E-Business	30130	eBusiness	OU Aviation

Reden 1 t/m 4:

1. Wettelijk/verslaggevingstechnisch
2. Registratie opbrengsten
3. Kosten activeerbaar
4. Vereenvoudiging allocatie

Voor een nadere uitleg over de redenen zoals hierboven weergegeven wordt verwezen naar het hoofddocument (pagina 19).

**Doorbelasting D7 OU Consumers Products & Services - Consumer Products, parkeerterrein**

**Van: Kostenplaats 30260 Parking Products**

**Aan: IC bedrijf 010 OU Staven**

**Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting aan de OU Staven voor het gebruik van parkeerterrein P22 voor dienstvoertuigen en bezoekers van het Schiphol Gebouw (SHG).

**Reden van doorbelasting:**

2. Registratie opbrengsten

**Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:**

879000 Diverse bedrijfsopbrengsten

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

Aantal abonnementen \* tarief per abonnement.

Per parkeerplaats op P22 wordt, in tegenstelling tot andere parkeerterreinen, slechts 1 abonnement uitgegeven. De door de OU Staven gebruikte abonnementen op P22 worden doorbelast tegen een commercieel tarief aan de OU Staven. Voor de overige parkeerplaatsen worden, eveneens tegen een commercieel tarief, abonnementen uitgegeven voor de verhuur aan derden (Avioport, rechtstreekse verhuur aan bezoekers diverse gebouwen).

Het commercieel in rekening gebrachte tarief door OU Consumers Products & Services aan Schiphol Group wordt voor de Wet luchtvaart herberekend op basis van de integrale kostprijs. Het verschil tussen het commerciële tarief en de integrale kostprijs wordt door middel van een extracomptabele correctie ("marktprijs kostprijs aanpassing") op de IFRS kosten in mindering gebracht om de aan Aviation en Security toerekenbare kosten te bepalen.

De integrale kostprijs per parkeerplaats/abonnement wordt berekend op basis van de kostprijs per parkeerterrein te delen door het aantal parkeerplaatsen.

**Wijze en frequentie van meten:**

Aantal plaatsen is vastgesteld en wordt jaarlijks geverifieerd.

**Beheerder:**

Controller OU Consumers Products & Services

**Doorbelasting D8 OU Consumers Products & Services - Consumer Products, Parkeren****Van: Kostenplaats 30260 Parking Products****Aan: IC bedrijf 010 OU Staven****Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting aan de OU Staven door OU Consumers Products & Services, als exploitant van het parkeerproduct, voor het gebruik van diverse parkeerterreinen ten behoeve van het personeel in dienst van Schiphol Group. Zie voor allocatie vanuit OU staven A5 Verkeerstellingen.

**Reden van doorbelasting:**

2. Registratie opbrengsten

**Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:**

840200 Autoparkeergelden gevestigde bedrijven

879000 Diverse bedrijfsopbrengsten

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

Werkelijk aantal parkeerbevoegdheden per parkeerterrein \* standaard commercieel tarief per parkeerbevoegdheid.

Het commercieel in rekening gebrachte tarief door OU Consumers Products & Services aan Schiphol Group wordt voor de Wet luchtvaart herberekend op basis van de integrale kostprijs. Het verschil tussen het commerciële tarief en de integrale kostprijs wordt door middel van een extracomptabele correctie ("marktprijs kostprijs aanpassing") op de IFRS kosten in mindering gebracht om de aan Aviation en Security toerekenbare kosten te bepalen.

De integrale kostprijs per parkeerbevoegdheid wordt berekend op basis van de kostprijs per parkeerterrein te delen door het aantal bevoegdheden per terrein.

**Wijze en frequentie van meten:**

Het werkelijke aantal bevoegdheden wordt maandelijks vastgesteld (op de 15<sup>e</sup>) op grond van de verleende autorisaties die gekoppeld zijn aan de Schipholpas. Op basis van dit aantal wordt het door te belasten bedrag voor die maand vastgesteld.

**Beheerder:**

Controller OU Consumers Products & Services

**Doorbelasting D9 OU Consumers Products & Services – Gedeelde sleutel Continu onderzoek**

**Van: Kostenplaats 30330 Market Research & Intelligence**

**Aan: IC bedrijf 010 OU Aviation (kostenplaats 40292-AM/G/Manager)**

**Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting aan de OU Aviation door de OU Consumers Products & Services. De afdeling Market Research & Intelligence voert marktonderzoek uit onder consumenten, passagiers en zakelijke klanten van Schiphol Group.

**Reden van doorbelasting:**

4. Vereenvoudiging allocatie

**Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:**

846100 Diverse bedrijfsbaten

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

De afdeling Market Research & Intelligence verricht werkzaamheden/onderzoek voor meerdere PMC's. Het continu onderzoek wordt deels uitgevoerd voor Aviation. Daartoe worden van alle vragen van het continu onderzoek vastgesteld op welke PMC de vraag betrekking heeft. Indien een vraag niet toe te rekenen is aan een PMC, maar op meerdere PMC's betrekking heeft, wordt deze vraag naar rato van de verhouding van de vragen die wel toe te rekenen zijn aan een specifieke PMC toegerekend. De verhouding van de vragen voor Aviation in relatie tot de totale kosten van het continu onderzoek bepaalt de doorbelasting. Daarvoor wordt een doorbelasting gedaan (aan OU Aviation) voor het aandeel van de externe kosten in het continu onderzoek (voor de uitvoering van het onderzoek wordt een extern bureau ingehuurd) plus de bijbehorende interne kosten (personeelskosten) inclusief opslagen voor overhead.

**Wijze en frequentie van meten:**

De verdeelsleutel wordt jaarlijks (in augustus, ten behoeve van het Business Plan/Budget voor het volgende jaar) vastgesteld. De verandering in de aard van de vragen is zeer beperkt.

De opbrengsten worden naar rato van de gealloceerde kosten toegerekend.

**Beheerder:**

Controller OU Consumers Products & Services



## Doorbelasting D10 OU Consumers Products & Services – VIP centrum en Perscentrum

**Van: Kostenplaats: 30208 VIP-centrum**

**Aan: IC bedrijf 010 OU Staven (kostenplaatsen: 40292-AM/G/Manager; 40173-Perscentrum)**  
**IC bedrijf 020 OU Aviation**

### Beschrijving doorbelasting:

Het VIP centrum en het Perscentrum worden geëxploiteerd door de OU Consumers Products & Services. Het VIP centrum (voor zover er sprake is van de afhandeling van passagiers en hun bagage) en het Perscentrum betreffen luchtvaartactiviteiten. Toerekening van kosten en opbrengsten vindt als volgt plaats.

1. Het Perscentrum biedt leden van het Koninklijk Huis, Ministers, Kamerleden, bestuurders van bedrijven, sporters etc., die via Schiphol reizen, de gelegenheid tot het geven van een persconferentie. De exploitatiekosten van het Perscentrum worden integraal toegerekend aan de PMC Aviation middels een doorbelasting. Indien het Perscentrum voor commerciële doeleinden wordt gebruikt dan is er sprake van een opbrengst/doorberekening tegen minimaal integrale kostprijs. Deze opbrengst komt ook door middel van een doorbelasting ten gunste van de PMC Aviation. Het aantal keer dat voor commerciële doeleinden gebruik gemaakt wordt van het Perscentrum is zeer marginaal. Indien het Perscentrum wordt gebruikt door het Koninklijk Huis, Ministers, Kamerleden, bestuurders van bedrijven, sporters etc. wordt het niet in rekening gebracht, maar wordt de integrale kostprijs doorbelast aan de OU Staven. De werkwijze bij het Perscentrum is identiek aan het gebruik van het VIP centrum voor deze doelgroepen.
2. De kosten voor het VIP Centrum worden integraal middels een extracomptabele correctie toegerekend aan de PMC Aviation. Tegenover deze kosten wordt een gelijk bedrag aan opbrengsten toegerekend. Hierdoor resteert een voor de PMC Aviation kostenneutrale toerekening.

Het gebruik van VIP faciliteiten door specifieke passagiers (o.a. Koninklijk Huis, Ministers) wordt niet in rekening gebracht. Het beschikbaar stellen van deze faciliteiten betreft een representatieve activiteit van Schiphol Group. Het gebruik wordt tegen integrale kostprijs doorbelast door de OU Consumers Products & Services aan de directie (OU Staven, en vervolgens gealloceerd naar alle PMC's op basis van de algemene verdeelsleutel voor stafkosten, zie beschrijving allocatiesleutel A5 OU Staven). Andere klanten (bekende Nederlanders, klanten als gevolg van partnerships met airlines, directieleden en alle andere klanten die voor het product willen betalen) betalen wel en deze opbrengsten worden toegerekend aan de OU Consumers Products & Services. Het eventuele surplus van de opbrengsten blijft bij de OU Consumers Products & Services en dient als vergoeding voor de commerciële activiteiten die de OU Consumers Products & Services in samenhang met het VIP Centrum uitvoert.

### Reden van doorbelasting:

#### 4. Vereenvoudiging allocatie

Het Perscentrum bevindt zich fysiek binnen het VIP centrum, dat door de OU Consumers Products & Services wordt geëxploiteerd. Het exploiteren van het Perscentrum gebeurt door dezelfde medewerkers die ook het VIP centrum exploiteren. Toerekening van de kosten aan de PMC Aviation (en een gelijk bedrag aan opbrengsten) van het VIP Centrum vindt plaats omdat het een luchtvaartactiviteit betreft.

**Opbrengst- of kostensoort van doorbelasting:**

499999 Doorbelaste kosten

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

Het Perscentrum wordt primair gebruikt in verband met luchtvaartactiviteiten. Het perscentrum is nodig bij calamiteiten of nieuwsfeiten met betrekking tot luchtvaartactiviteiten. Voorbeeld van het gebruik van het Perscentrum voor luchtvaart activiteiten is de diverse persconferenties na het neerstorten van de MH17 in de zomer van 2014.

Het Perscentrum wordt toegerekend aan de PMC Aviation. Indien het Perscentrum voor commerciële doeleinden wordt gebruikt dan is er sprake van een opbrengst/doorberekening tegen minimaal de integrale kostprijs. Indien het Perscentrum wordt gebruikt door het Koninklijk Huis, Ministers, Kamerleden, bestuurders van bedrijven, sporters etc. dan leidt dit niet tot een externe opbrengst maar wordt het gebruik bij OU Staven in rekening gebracht. Het beschikbaar stellen van deze faciliteit betreft, net als bij het VIP centrum, een representatieve activiteit van Schiphol Group. Het gebruik wordt tegen integrale kostprijs doorbelast door de OU Consumers Products & Services aan de directie (OU Staven, en vervolgens gealloceerd naar alle PMC's op basis van de algemene verdeelsleutel voor stafkosten, zie beschrijving allocatiesleutel A5 OU Staven). Het gebruik van het Perscentrum wordt vastgelegd in het VIP reserveringssysteem. De controller van de OU Consumers Products & Services draagt de verantwoordelijkheid voor de controle op de juistheid en de volledigheid van de kosten en opbrengsten van het Perscentrum.

Toerekening van de kosten van het Perscentrum aan de PMC Aviation geschiedt eens per jaar op basis van een voorcalculatie. Aan de hand van de nacalculatie worden de werkelijke kosten alsmede eventuele opbrengsten (zowel interne opbrengsten door doorbelasting aan de OU Staven als externe opbrengsten) van het Perscentrum aan het einde van het jaar verrekend. Op basis van voorcalculatie (kosten van het Perscentrum zoals kosten voor personeel dat werkzaam is ten behoeve van het Perscentrum, huur van de ruimte en overige externe kosten en verwachte betalende eenheden) wordt een integrale kostprijs (inclusief overhead) vastgesteld die gebruikt wordt voor zowel facturatie en creditering aan de PMC Aviation.

Toerekening van het VIP Centrum vindt twee maal per jaar plaats, ten tijde van de consultatie op basis van budget/businessplan en ten tijde van de verantwoording op basis van de realisatie.

**Wijze en frequentie van meten:**

Jaarlijks op basis van voor- en nacalculatie.

**Beheerder:**

Controller OU Consumers Products & Services

## Doorbelasting D11 OU Consumers Products & Services – Gedeelde sleutel eBusiness

**Van: Kostenplaats: 30130 eBusiness**

**Aan: IC bedrijf 020 OU Aviation (kostenplaatsen: 20214-LA/Strategy & Projects, 20212-TL Terminal Logistics, 20291-SSE/M/M Manager, 20343-BGL/Logistic40217-Passagiers Marketing)  
IC bedrijf 010 OU Staven  
IC bedrijf 700 Schiphol Real Estate BV**

### **Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting aan de OU Aviation door de OU Consumers Products & Services. De afdeling eBusiness is verantwoordelijk voor de digitale strategie en het beheer, onderhoud en ontwikkeling van alle B2C (Consumers), B2B (Business) en B2E (Employees) digitale kanalen binnen Schiphol Group, waaronder de websites schiphol.nl, extranetten, digitale nieuwsbrieven, apps, infokiosken, intranet, sociale mediakanalen en mobiele websites. Een infokiosk betreft een informatiekanaal waarmee gebruikers middels een touchscreen informatie kunnen opvragen over vluchten, plattegronden, faciliteiten, services, etc. De infokiosk is voorzien van een telefoonlijn waarmee in contact getreden kan worden met het Customer Contact Center. Er zijn losstaande zuilen en een aantal is geïntegreerd in de inlichtingenbalies.

### **Reden van doorbelasting:**

4. Vereenvoudiging allocatie

### **Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:**

499999 Doorbelaste kosten

### **Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

De afdeling eBusiness is verantwoordelijk voor de digitale strategie en het beheer, onderhoud en ontwikkeling van alle B2C (Consumers), B2B (Business) en B2E (Employees) digitale kanalen binnen Schiphol Group, waaronder de websites schiphol.nl, extranetten, digitale nieuwsbrieven, apps, kiosken, intranet en mobiele websites.

#### **Soort kosten:**

Het grootste deel van de werkzaamheden is uitbesteed. Daarnaast is er sprake van (interne) personeelskosten.

#### **Soort activiteiten:**

De afdeling heeft een aantal activiteiten. Dit betreft nieuwsbrieven/ mailings, zoekmachine optimalisatie en accessibility, beheer channel-management, intranet, marketing en advies. Naamgeving van de activiteiten van eBusiness in de financiële systemen zal hierop worden aangepast. De activiteiten met betrekking tot zoekmachine optimalisatie en accessibility zorgen er voor dat Schiphol bij zoekopdrachten bovenaan de lijst staat zodat passagiers juist geïnformeerd worden over zaken als vertrek- en aankomsttijden, maar ook ten aanzien van security voorschriften. Channelmanagement is het optimaal inzetten van diverse communicatiekanalen. De adviesactiviteiten hebben betrekking op het testen/ uitvoeren van innovatieve concepten van voornoemde activiteiten. De initiële ontwikkelingskosten en beheerkosten van de digitale kanalen worden veelal bij de OU ICT gerealiseerd. De ontwikkelkosten en beheerkosten bij de OU ICT zijn opgenomen in een Service Level Agreement (SLA). De kosten van de SLA bij de OU ICT worden op dezelfde wijze toegerekend als de kosten van de OU Consumers Products & Services met betrekking tot eBusiness zoals beschreven in deze doorbelasting.

De toerekening van de kosten van eBusiness vindt plaats middels doorbelasting per activiteit van eBusiness. De hierboven beschreven activiteiten zijn limitatief. Elke activiteit kent andere gebruikers en daarmee ook een andere toerekening op basis van gebruik.

Bij berekening van de doorbelasting van de kosten van eBusiness wordt dan ook per activiteit en per gebruiker de toerekening bepaald aan de OU Aviation enerzijds en OU Consumers Products & Services en OU Staven anderzijds. Tenslotte worden de interne personeelskosten doorbelast op basis van een gewogen gemiddelde van de toerekening aan de activiteiten, mits dit een benadering is van de inzet van de interne medewerkers. Toerekening vindt plaats aan de gebruikers (en vervolgens doorbelast aan de OU Aviation), Staven (en vervolgens op basis van de Staven A6 sleutel gealloceerd aan alle PMC's), Consumers Products & Services (en vervolgens aan alle PMC's onder Consumers Products & Services), Schiphol Real Estate (en vervolgens gealloceerd aan PMC Real Estate)

Ieder jaar wordt de doorbelasting gebaseerd op gebruik door de verschillende OU's. Gemiddeld zien de doorbelastingen er als volgt uit:

Activiteiten	Wijze van toerekening aan gebruikers	Aviation	Consumers	Staven	SRE
Nieuwsbrieven/mailings:	Bij de inhoud van de wekelijkse nieuwsbrief wordt door manager eBusiness vooraf ingeschat hoe de verdeling Aviation en Consumers zal zijn (beeldgrootte in de nieuwsbrief). Deze inschatting is mede gebaseerd op de behoefte van de passagier. De samenstelling van de inhoud wisselt niet sterk van jaar tot jaar.	50%	50%		
Zoekmachine optimalisatie en accessibility	De verdeling wordt voorcalculatorisch bepaald op basis van de inschatting van de manager.	50%	45%		5%
Beheer channelmanagement	De content aanpassingen worden aangeleverd door (in theorie) alle afdelingen van Schiphol Group door middel van ticketsysteem Ticketeer. In dit systeem wordt door middel van het aanvinken van 'Aviation' dan wel 'Non Aviation' activiteit de verdeling bijgehouden. Alle activiteiten zijn uitbesteed. Per verwerkt ticket uit Ticketeer wordt bedrag in rekening gebracht en daarmee de toerekening naar Aviation en Non Aviation. De realisatie van jaar t-1 is bepalend voor de toerekening in jaar t.	50%	45%		5%
Intranet	Focus ligt uitsluitend op informatievoorziening aan medewerkers Schiphol Group. Staven alloceert de kosten vervolgens naar alle PMC's door middel van de Staven A6 sleutel.			100%	
Marketing	Betreft het promoten van Aviation gerelateerde informatieverstrekking van Passenger Services zoals vluchtinformatie via app door middel van bijvoorbeeld reclamemasten etc.	100%			
Advies	Het betreft hier innovatieve concepten die in een afdeling worden getest, alvorens eventueel uit te rollen in de hele organisatie. De afdeling fungeert als pilot en daarmee kan de PMC waar de afdeling aan wordt toegerekend niet als maatstaf dienen.	Toerekening vindt plaats op basis van het gewogen gemiddelde van de voorgaande vijf activiteiten			

De genoemde percentages in de tabel zijn niet specifiek voor een jaar, maar geven een indicatie over een langjarig gemiddelde.

#### Wijze en frequentie van meten:

De doorbelasting wordt vastgesteld in het Tactisch plan (oktober) in het voorgaande jaar op basis van de hierboven beschreven methode. In december van elk jaar wordt aan de hand van de werkelijke kosten (P) en oorspronkelijk bepaalde verdeling in het budget (Q) de doorbelasting gemaakt.

#### Beheerder:

Controller OU Consumers Products & Services

### 3.3 Doorbelastingen OU SRE en SRE deelnemingen

#### Leeswijzer

De doorbelastingen van OU SRE zijn op volgorde van grootte weergegeven.

#### **Overzicht doorbelastingen (welke direct / indirect effect hebben op toerekening naar luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation & PMC Security))**

<b>Nr.</b>	<b>Reden</b>	<b>Soort</b>	<b>Kpl.</b>	<b>Naam Afdeling</b>	<b>Ontvangende OU</b>
D2a	2	Terminal verhuringen, m <sup>2</sup> sleutel	70600	Terminal Verhuringen	OU Aviation
D2b	4	Real Estate Investments, verhuur vastgoed	70410	Staf Real Estate investments	PMC Aviation PMC Security
D2c	2	Real Estate Investments, verhuur van parkeerplaatsen	70410	Staf Real Estate investments	Schiphol Telematics
D2d	2	Terminal Verhuringen, huurders aanpassingen	70410	Staf Real Estate investments	Schiphol Telematics BV
D5	2	Werkzaamheden specifieke huurdersvoorzieningen/Wensen	70600	Terminal Verhuringen	Diverse OU's

Reden 1 t/m 4:

1. Wettelijk/verslaggevingstechnisch
2. Registratie opbrengsten
3. Kosten activeerbaar
4. Vereenvoudiging allocatie

Voor een nadere uitleg over de redenen zoals hierboven weergegeven wordt verwezen naar het hoofddocument (pagina 19).

### 3.3.1 Doorbelastingen OU SRE

Doorbelasting D2a OU SRE - Terminal Verhuringen, m<sup>2</sup> sleutel

Van: Kostenplaats 70600 Terminal Verhuringen

Aan: IC bedrijf 020 OU Aviation

**Beschrijving doorbelasting:**

Deze doorbelasting van Terminal Verhuringen naar de OU Aviation betreft toerekening van ruimten die worden gebruikt door interne partijen, zoals kantoorruimten die in gebruik zijn bij Schiphol medewerkers. Doorbelasting vindt plaats aan de gebruikers van de m<sup>2</sup>s.

**Reden van doorbelasting:**

2. Registratie opbrengsten

**Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:**

820100: Opbrengst verhuur gebouwen operationeel

820300: Voorschot Servicekosten

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

Er wordt op basis van het verhuurcontract met daarin een commercieel tarief doorbelast: aantal m<sup>2</sup>s v.v.o. (verhuurbare vloer oppervlakte) \* commerciële prijs per m<sup>2</sup>.

Tevens wordt ter dekking van exploitatiekosten (=servicekosten) een voorschot servicekosten per verhuurde m<sup>2</sup> in rekening gebracht. Per vastgoedobject wordt jaarlijks een voorschot tarief per m<sup>2</sup> vooraf vastgesteld op basis van het werkelijke niveau van exploitatiekosten in het voorafgaande boekjaar. In het volgende jaar zijn alle kosten inzichtelijk en wordt een definitieve afrekening gemaakt.

Het commercieel in rekening gebrachte tarief door SRE aan de Schiphol Group onderdelen Aviation en Security wordt (voor Wet luchtvaart) herberekend op basis van de integrale kostprijs (prijs / m<sup>2</sup> v.v.o.). Het verschil tussen het commerciële tarief en de integrale kostprijs wordt door middel van een extracomptabele correctie ("marktprijs kostprijs aanpassing") op de IFRS kosten in mindering gebracht om de aan Aviation en Security toerekenbare kosten te bepalen.

De kostprijs / m<sup>2</sup> v.v.o. is gelijk aan de integrale kostprijs, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten.

**Wijze en frequentie van meten:**

Verhuring wordt bijgehouden in het verhuringensysteem van SRE, mutaties vinden plaats op grond van wijziging van gebruik. Facturering vindt maandelijks plaats met behulp van het systeem waarmee ook de externe verhuringen worden gedaan.

**Beheerder:**

Controller OU SRE

## Doorbelasting D2b OU SRE – Real Estate investments, verhuur vastgoed

Van: Kostenplaats 70410 Staf Real Estate investments

Aan: PMC Aviation en PMC Security

### Beschrijving doorbelasting:

Deze doorbelasting van Real Estate investments voor de gehuurde ruimten/parkeerplaatsen, in The Base, Snipweg, Transview en overige gebouwen indien van toepassing, naar de PMC's Aviation en Security betreft toerekening van ruimten die worden gebruikt door interne partijen, zoals kantoorruimten die in gebruik zijn bij Schiphol medewerkers. Doorbelasting vindt direct plaats aan de eindgebruikers. De gebouwen Skyport en ACC maken onderdeel uit van de toerekening van het terminal complex, derhalve is D2a hierop van toepassing.

### Beschrijving doorbelasting GA terminal:

#### Activa GA terminal

De GA terminal op Schiphol Oost is in 2011 opgeleverd en in gebruik genomen. Het gebouw wordt gemengd gebruikt, zowel Aviation/Security als Non Aviation activiteiten vinden plaats in dit gebouw. Het casco gebouw is bij ingebruikname op basis van de oppervlakte verdeling (Aviation / Security versus Non-Aviation) over de PMCs verdeeld. Deze oppervlakteverdeling is opgesteld op basis van de principes van de Terminal verdeelsleutel (toedeling op basis van gebruik van m2). De desbetreffende PMC's hebben ieder het aan hun toekomstige assetdeel geactiveerd in de activa administratie. De reden hiervoor is dat het asset bij SRE als commercieel vastgoed wordt beschouwd en een andere waarderingmethode kent. Het PMC Aviation en PMC Security deel zijn geactiveerd (en worden afgeschreven) op de binnen Aviation gebruikelijke methodiek zijnde activering op historische uitgaafprijs en afschrijving op lineaire basis. De verdeling van het vloeroppervlakte (tussen Non Aviation enerzijds en Aviation en Security anderzijds) zijn bij ingebruikname van de GA terminal bepaald en zal op 1 juli van ieder jaar worden vastgesteld voor de toerekening van het volgende jaar.

Het Aviation deel is vervolgens verbijzonderd in een PMC Aviation deel en een PMC Security deel op basis van een verdeling van gebruik van het aantal m2. De verdeling tussen PMC Aviation en PMC Security kunnen wijzigen indien het gebruik wijzigt. Vervolgens zijn deze m2 ingericht en voorzien van dedicated assets (inrichting en apparatuur, bijvoorbeeld security apparatuur).

#### Operationele kosten GA Terminal

Bij de verdeling van de operationele kosten van de GA terminal worden kosten gesplitst naar gebruikers/huurders van de commerciële kantoren en luchtvaart gerelateerde ruimten. Aan de luchtvaart gerelateerde ruimten zijn kosten verbonden die toerekenbaar zijn aan Aviation/Security en maken daarmee onderdeel uit van de havengelden.

De energie-, schoonmaak- en onderhoudskosten van de GA Terminal worden verdeeld op basis van direct aan het luchtvaart activiteiten toe te rekenen kosten (dedicated), aard van het gebruik en intensiteit van het gebruik. Dit wordt uitgevoerd conform de toerekening principes van het Terminalcomplex.

### Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

### Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

820105: Opbrengst verhuur gebouwen commercieel  
840200: Autoparkeergelden gevestigde bedrijven

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

Er wordt op basis van het verhuurcontract met daarin een commercieel tarief doorbelast: aantal m<sup>2</sup>'s v.v.o. (verhuurbare vloer oppervlakte) \* commerciële prijs per m<sup>2</sup>.  
Tevens wordt ter dekking van exploitatiekosten (=servicekosten) een voorschot servicekosten per verhuurde m<sup>2</sup> in rekening gebracht. Per vastgoedobject wordt jaarlijks een voorschot tarief per m<sup>2</sup> vooraf vastgesteld op basis van het werkelijke niveau van exploitatiekosten in het voorafgaande boekjaar. In het tweede kwartaal van het volgende jaar zijn alle kosten inzichtelijk en wordt een definitieve afrekening gemaakt.

Het commercieel in rekening gebrachte tarief door SRE aan de Schiphol Group onderdelen Aviation en Security wordt (voor Wet luchtvaart) herberekend op basis van de integrale kostprijs (prijs / m<sup>2</sup> v.v.o.). Het verschil tussen het commerciële tarief en de integrale kostprijs wordt door middel van een extracomptabele correctie ("marktprijs kostprijs aanpassing") op de IFRS kosten in mindering gebracht om de aan Aviation en Security toerekenbare kosten te bepalen.

De kostprijs / m<sup>2</sup> v.v.o. is gelijk aan de integrale kostprijs, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten.

De bovenstaande verwerkingswijze is niet van toepassing op de GA terminal. De doorbelasting van de GA Terminal vindt plaats op basis van de beschrijving zoals opgenomen onder het kopje 'beschrijving doorbelasting GA terminal'.

**Wijze en frequentie van meten:**

Verhuring wordt bijgehouden in het verhuringensysteem van SRE, mutaties vinden plaats op grond van wijziging van gebruik. Facturering vindt maandelijks plaats met behulp van het systeem waarmee ook de externe verhuringen worden gedaan.

**Beheerder:**

Controller OU SRE



## Doorbelasting D2c OU SRE – Real Estate investments, verhuur vastgoed

Van: Kostenplaats 70410 Staf Real Estate investments

Aan: IC bedrijf 910 Schiphol Telematics BV (geen kostenplaats in Oracle)

### Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting voor huur van (een deel van) Tristar van OU SRE aan Schiphol Telematics. Schiphol Telematics is een 100% dochter van Schiphol Group en zij verzorgt netwerkdiensten voor derden en voor Schiphol Group (waaronder ICT en Aviation). Zie voor gerelateerde doorbelasting paragraaf 3.7 D1 Connectivity diensten.

### Reden van doorbelasting:

2. Registratie opbrengsten

### Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

820105: Opbrengst verhuur gebouwen commercieel

### Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Er wordt op basis van het verhuurcontract met daarin een commercieel tarief doorbelast: aantal  $m^2$ 's v.v.o. (verhuurbare vloer oppervlakte) \* commerciële prijs per  $m^2$ .

De prijs /  $m^2$  v.v.o. is gelijk aan de integrale kostprijs (prijs/  $m^2$  v.v.o.), waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten. De kostprijs per  $m^2$  v.v.o. wordt vastgesteld op basis van de kostprijs van het betreffende gebouw, gedeeld door het aantal  $m^2$  v.v.o. dat is vastgesteld gebruik makende van de NEN-methodiek zoals beschreven bij OU Aviation D18 TRE.

Het commercieel in rekening gebrachte tarief door SRE (via Schiphol Telematics en vervolgens via ICT) aan de Schiphol Group onderdelen Aviation en Security wordt (voor Wet luchtvaart) herberekend op basis van de integrale kostprijs (prijs /  $m^2$  v.v.o.). Het verschil tussen het commerciële tarief en de integrale kostprijs wordt door middel van een extracomptabele correctie ("marktprijs kostprijs aanpassing") op de IFRS kosten in mindering gebracht om de aan Aviation en Security toerekenbare kosten te bepalen.

Tevens wordt ter dekking van exploitatiekosten (=servicekosten) een voorschot servicekosten per verhuurde  $m^2$  in rekening gebracht. Per vastgoedobject wordt jaarlijks een voorschot tarief per  $m^2$  vooraf vastgesteld op basis van het werkelijke niveau van exploitatiekosten in het voorafgaande boekjaar. In het tweede kwartaal van het volgende jaar zijn alle kosten inzichtelijk en wordt een definitieve afrekening gemaakt.

### Wijze en frequentie van meten:

Verhuring wordt bijgehouden in het verhuringensysteem van SRE. Mutaties vinden plaats op grond van wijziging van gebruik. Facturering vindt maandelijks plaats met behulp van het systeem.

### Beheerder:

Controller van OU SRE

## Doorbelasting D2d OU SRE – Real Estate investments, verhuur van parkeerplaatsen

**Van:** Kostenplaats 70410 Staf Real Estate investments

**Aan:** IC bedrijf 910 Schiphol Telematics BV

### **Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting voor de huur van een aantal parkeerplaatsen behorende bij Tristar aan Schiphol Telematics. Schiphol Telematics is een 100% dochter van Schiphol Group en zij verzorgt netwerkdiensten voor derden en voor Schiphol Group (via ICT naar Aviation). Zie voor gerelateerde doorbelasting paragraaf 3.7 D1 Connectivity diensten.

### **Reden van doorbelasting:**

2. Registratie opbrengsten

### **Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:**

840200: Autoparkeergelden gevestigde bedrijven

### **Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

Het commercieel in rekening gebrachte tarief door SRE (via Schiphol Telematics en vervolgens via ICT) aan de Schiphol Group onderdelen Aviation en Security wordt (voor Wet luchtvaart) herberekend op basis van de integrale kostprijs (prijs / m<sup>2</sup> v.v.o.). Het verschil tussen het commerciële tarief en de integrale kostprijs wordt door middel van een extracomptabele correctie ("marktprijs kostprijs aanpassing") op de IFRS kosten in mindering gebracht om de aan Aviation en Security toerekenbare kosten te bepalen.

Vast bedrag op basis van contract: aantal plaatsen \* tarief. Dit tarief is gelijk aan de integrale kostprijs, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten. De kostprijs per parkeerplaats wordt berekend op basis van de kostprijs van het parkeerterrein, gedeeld door het aantal plaatsen op dit terrein.

### **Wijze en frequentie van meten:**

Het aantal plaatsen is het werkelijke aantal, dit kan tussentijds wijzigen. Indien dit wijzigt wordt het contract en de doorbelasting aangepast.

### **Beheerder:**

Controller OU SRE

**Doorbelasting D5 OU SRE - Terminal Verhuringen, huurders aanpassingen**

**Van: Kostenplaats 70600 Terminal Verhuringen**

**Aan: Diverse OU's (kostenplaats wisselt per project)**

**Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting voor specifieke werkzaamheden in het Terminal Complex, ten behoeve van interne huurders. Te denken valt hierbij aan het verplaatsen van wanden, stopcontacten en het aanbrengen van niet standaard voorzieningen zoals ballies voor een ontvangstruimte. Deze kosten zijn geen service kosten. Activiteiten vinden plaats onder verantwoordelijkheid van Terminal Verhuringen.

**Reden van doorbelasting:**

2. Registratie opbrengsten

**Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:**

845200: Opbrengst werkzaamheden derden

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

Werkelijke kosten (kostprijs (factuurbedrag van derden) plus overhead van de afdeling en van de BA) van de werkzaamheden. De werkzaamheden worden altijd uitbesteed, dus er is geen sprake van toerekening van kosten van concernoverhead op basis van toegerekende personeelskosten.

**Wijze en frequentie van meten:**

Kosten worden doorbelast op grond van gegeven opdracht en ontvangen factuur.

**Beheerder:**

Controller OU SRE

### **3.4 Doorbelastingen OU ICT**

OU ICT heeft geen doorbelastingen. Alle kosten en opbrengsten worden direct gealloceerd naar PMC's.

### 3.5 Doorbelastingen OU Plus

#### Leeswijzer

De doorbelastingen van OU Plus zijn op volgorde van grootte weergegeven.

#### **Overzicht doorbelastingen welke direct / indirect effect hebben op toerekening naar luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation & PMC Security)**

Nr.	Reden	Soort	Kpl. OU Plus	Naam Afdeling	Ontvangende OU*
D1	3	Projectbureau luchthaven Schiphol, uren	80100 tm 80600	Projectenbureau Luchthaven Schiphol	OU Staven OU Aviation OU Consumers Products & Services OU ICT Schiphol Real Estate BV
D2	4	Projectbureau Luchthaven Schiphol, exploitatieresultaat	80100	Projectenbureau Luchthaven Schiphol	OU Staven OU Aviation OU Consumers Products & Services OU ICT Schiphol Real Estate BV

\* de ontvangende kostenplaats is afhankelijk van het specifieke project.

Reden 1 t/m 4:

1. Wettelijk/verslaggevingstechnisch
2. Registratie opbrengsten
3. Kosten activeerbaar
4. Vereenvoudiging allocatie

Voor een nadere uitleg over de redenen zoals hierboven weergegeven wordt verwezen naar het hoofddocument (pagina 19).

## Doorbelasting D1 OU PLUS – Projectbureau Luchthaven Schiphol, uren

**Van:** Kostenplaats 80100 t/m 80600 Projectbureau Luchthaven Schiphol

<b>Aan:</b>	IC bedrijf 010	OU Staven
	IC bedrijf 020	OU Aviation
	IC bedrijf 030	OU Consumers Products & Services
	IC bedrijf 060	OU ICT
	IC bedrijf 700	Schiphol Real Estate BV

### Beschrijving doorbelasting:

Projectbureau Luchthaven Schiphol (PLUS) voert het projectmanagement over de grote infrastructurele projecten op Schiphol, alsmede groot onderhoud projecten, kleine projecten en modificaties. Daarbij moet worden gedacht aan projecten als uitbreidingen van de terminal, waaronder de aanleg van de bagagekelder, de bouw van een nieuwe pier, de aanleg van een nieuwe baan of het groot onderhoud aan een baan of de terminal. Ook betreft dit kleine projecten en modificaties, dit zijn bijvoorbeeld aanpassingen aan de terminal.

PLUS belast de kosten voor het projectmanagement door aan opdrachtgevende OU's. Deze doorbelasting betreft projectmanagement uren die door interne en externe medewerkers van PLUS worden verantwoord op projecten van de opdrachtgevende OU's. Deze projecturen zijn activeerbaar in de desbetreffende projecten bij de opdrachtgevende OU voor zover dit projecten in de ontwerp-, realisatie- en nazorgfase betreft. Projecturen in de initiatief- en definitiefase zijn niet activeerbaar, deze worden ten laste van de exploitatie van de opdrachtgevende OU gebracht waarmee de kosten de allocatie sleutel van de kostenplaats van de betreffende afdeling mee krijgen. De nazorgfase betreft kosten (deels activeerbaar en deels niet activeerbaar, wat is gebaseerd is op IFRS richtlijnen en het accounting manual van Schiphol) die gemaakt worden na de operationele oplevering om de restpunten op te lossen. Elk project kent de volgende projectfasering conform de STAP methode: Initiatieffase, Definitiefase, Ontwerpfase, Realisatiefase en Nazorgfase. Afhankelijk van de projectfase en de soort kosten wordt onderscheid gemaakt in activeerbare en niet-activeerbare kosten.

### Reden van doorbelasting:

3. Kosten te activeren bij ontvanger of kosten ten laste van de exploitatie te brengen bij ontvanger.

### Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

455130 Doorbelaste IC projectkosten

### Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Werkelijk afgenomen aantal uren per project (o.b.v. urenregistratie) \* tarief per uur.

Met ingang van 2015 vindt de toerekening van uren aan projecten plaats op basis van de beschrijving zoals hieronder weergegeven. Bij een project kan sprake zijn van de inzet van interne medewerkers, inzet van externe medewerkers, dan wel een combinatie van de twee voorgaande. Deze interne medewerkers en de externe medewerkers hebben een andere wijze van bepalen van het uurtarief en daarmee ook van de hoogte van het tarief per uur.

### Inzet interne medewerkers

Het tarief van interne medewerkers wordt als volgt berekend:

1. Toewijzing van directe salariskosten (salariskosten, sociale lasten en pensioenkosten) aan functiegroepen binnen de OU PLUS.

- Funciegroepen zijn o.a. senior projectmanager, projectmanager, junior projectmanager en opzichter.
2. Toerekening van overhead ter dekking van de indirecte kosten.  
Deze overhead bestaat uit de salariskosten voor de indirecte functies (staf en control van OU PLUS) en de overige algemene kosten (bijvoorbeeld advieskosten, reis-en verblijfkosten en contributies). Deze functies schrijven geen uren op de projecten. De overheadkosten worden verdeeld over de functiegroepen op basis van het aantal fte's per functiegroep. Vervolgens vindt een correctie plaats voor die functiegroepen die weinig gebruik maken van overhead (bijvoorbeeld opzichters als buitenfunctie). De correctie betreft een standaard afslag van 75% of 50%. De correctie is gebaseerd op een ervaringspercentage en kan jaarlijks worden geactualiseerd.  
Tenslotte wordt het totaal van salariskosten en overheadkosten per functiegroep gedeeld door het aantal declarabele uren per functiegroep. Dit leidt tot een gemiddeld uurtarief per functiegroep. Declarabiliteit is de verhouding tussen het aantal declarabele uren en het totaal aantal werkuren van de functiegroep. De declarabiliteit van een functiegroep varieert tussen de 70% en 89%. Dit is gebaseerd op een ervaringspercentage en kan jaarlijks worden geactualiseerd.

Uiteindelijk wordt aan de PMC's niet meer dan de feitelijke kosten in rekening gebracht omdat het resultaat dat OU PLUS boekt naar rato van het projectvolume ten gunste van de PMC's wordt gebracht (zie OU PLUS D2 Projectbureau Luchthaven Schiphol, exploitatieresultaat).

**Inzet externe medewerkers**

Met ingang van 2015 worden de directe kosten van inhuur van de externe medewerker op het project geboekt. Dit gebeurt zonder opslag voor overhead etc.

NB. Het betreft hier alleen de inzet van uren, PLUS zet geen eigen activa in bij de uitvoering van het Projectmanagement.

**Wijze en frequentie van meten:**

Kosten worden op maandbasis op grond van urenregistratie doorbelast

**Beheerder:**

Controller van OU PLUS

## Doorbelasting D2 OU PLUS – Projectbureau Luchthaven Schiphol, exploitatieresultaat

**Van:** Kostenplaats 80100 Plus Staf

<b>Aan:</b>	IC bedrijf 010	OU Staven
	IC bedrijf 020	OU Aviation
	IC bedrijf 030	OU Consumers Products & Services
	IC bedrijf 060	OU ICT
	IC bedrijf 700	Schiphol Real Estate BV

### Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting van het exploitatieresultaat van de OU PLUS. Het exploitatieresultaat van de OU PLUS dient per saldo, vanwege het feit dat PLUS behandeld wordt als een Service Unit, nihil te zijn.

Het exploitatieresultaat van PLUS wordt gebudgetteerd op nul. In de werkelijkheid kan echter een (klein) positief dan wel negatief exploitatieresultaat ontstaan, doordat het uurtarief wordt vastgesteld op basis van de gebudgetteerde kosten en deze in werkelijkheid kunnen afwijken. Dit exploitatieresultaat wordt doorbelast, naar rato, aan de OU's die een doorbelasting ontvangen voor de projectmanagement diensten van PLUS (zie D1).

### Reden van doorbelasting:

4. Vereenvoudiging allocatie

### Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

499999 Overige bedrijfskosten intercompany

### Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Werkelijk resultaat naar rato van het projectvolume (projectkosten).

### Wijze en frequentie van meten:

Jaarlijks bij het vaststellen van exploitatie.

### Beheerder:

Controller van OU PLUS



### 3.6 Doorbelastingen OU Staven

OU Staven heeft één doorbelasting Deze doorbelasting heeft direct effect op de toerekening naar luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation)). Vóór allocatie door de OU staven wordt deze doorbelasting op de kosten van OU Staven in mindering gebracht. Het betreft de doorbelasting van de kosten van de kostenplaats Stakeholder, Strategy and Development. Alle overige kosten en opbrengsten van de OU Staven worden direct gealloceerd naar PMC's.

#### Doorbelasting D1 OU Staven (Corporate Development)

**Van:** Kostenplaats 10259 SCD Stakeholder Strategy & Development

**Aan:** Kostenplaats 40174 Environmental Capacity

**Beschrijving doorbelasting:**

Doorbelasting kosten Stakeholder, Strategy and Development aan Environmental Capacity.

**Reden van doorbelasting:**

4. Vereenvoudiging allocatie

**Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:**

499999 Doorbelaste kosten

**Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:**

De regels omtrent het stijgen en landen van vliegtuigen zijn neergelegd in het Luchthavenverkeerbesluit. De afdeling Stakeholder Strategy and Development houdt nauwlettend oog op het voldoen aan de gestelde eisen en waar mogelijk knelpunten kunnen optreden adviseert de afdeling over verbeteringen voor de luchtvaartsector alsmede over het terugdringen van hinder voor de omgeving. Daartoe worden ook een gebruiksplan en de capaciteitsdeclaratie opgesteld. Gelet op het publieke belang van Schiphol en de maatschappelijke taak die Schiphol heeft, is de afdeling Stakeholder Strategy and Development binnen Schiphol hiermee belast, mede om uitvoering te geven aan de artikelen 8.3, 8.18, 8.19 en 8.25a van de Wet luchtvaart. De impact op bouwmogelijkheden in de omgeving van Schiphol is neergelegd in het Luchthavenindelingbesluit. De afdeling Stakeholder Strategy and Development is dan ook belast met het kijken waar een balans is aan te brengen tussen vliegen en bouwen in de omgeving van Schiphol. Artikel 8.7 van de Wet luchtvaart ziet hierop toe, gelet op het belang van veiligheid en geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.

De afdeling Stakeholder Strategy and Development draagt zorg voor het tijdig realiseren van voldoende en gedragen milieucapaciteit voor de mainport Schiphol, met draagvlak van de verschillende stakeholders vanuit de politiek en de omgeving. Daarnaast is Stakeholder, Strategy and Development nauw aangesloten en betrokken bij omgevingspartijen om de gebiedsontwikkeling rondom Schiphol versterkend te laten zijn aan de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol als Europe's preferred airport.

Binnen het takenpakket van Stakeholder Strategy and Development vallen:

- Deelname aan en werkzaamheden in relatie tot de rol van de exploitant in de Omgevingsraad Schiphol, voor zover die werkzaamheden naar hun aard aansluiten bij werkzaamheden die eerder zijn verricht in het kader van de Alderstafel Schiphol.
- Bereiken van een akkoord over een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol waarbinnen de afgesproken marktpraak tot 2020 te accommoderen is.

- Verhogen van het inpasbaar jaarvolume (vliegbewegingen) op Schiphol d.m.v. innovatie en optimalisatie van vliegprocedures om de marktvrage te accommoderen.
- Ontwikkelen van de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad in (operationele) samenhang met Schiphol conform de uitgangspunten van de verschillende Aldersakkoorden. Het betreft niet de daadwerkelijke ontwikkeling van deze regionale luchthavens. De ontwikkeling van Lelystad en Eindhoven zijn onderdeel van het Aldersakkoord. Binnen de BV Nederland mag gegroeid worden tot 580.000 vliegtuigbewegingen, waarvan 70.000 vliegtuigbewegingen op regionale luchthavens kunnen plaatsvinden. Dit is onderdeel van Schiphol's 'licence to grow', oftewel het lange termijn Mainportontwikkeling. De regionale luchthavens hebben daarmee integraal met het primaire luchthavenproces op Schiphol te maken.
- Binnen Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer komen tot een optimale en robuuste ruimtelijke ontwikkeling van de Metropoolregio in relatie tot de randvoorwaarden van het vliegproces in de lucht. Hier worden onderwerpen besproken die ook een relatie hebben met het ontwikkelpotentieel van de luchthaven. Onderwerpen zoals woningbouw, vliegveiligheid en bereikbaarheid. Alle processen die direct te maken hebben met de functie van de luchthaven.
- Verder verduurzamen van de luchtvaartoperatie in het luchtruim o.a. door ontwikkeling van het nieuwe operationeel concept met 'continuous descent approach' (glijvluchten). Hierbij dient er meer aandacht te komen voor voor emissies, naast de focus die er momenteel is op geluid.

De kosten (hoofdzakelijk personeelskosten en advieskosten) van deze kostenplaats worden volledig doorbelast aan OU Aviation.

**Wijze en frequentie van meten:**

De doorbelasting naar Aviation vindt plaats op basis van de werkelijk gerealiseerde kosten op de kostenplaats Stakeholder, Strategy and Development onder aftrek van het volgende:

1. Een bedrag van € 5.000 wordt gefactureerd aan de regionale luchthavens voor het vertegenwoordigen van de luchthavens Rotterdam en Eindhoven in de Omgevingsraad Schiphol. Lelystad heeft een eigen vertegenwoordiger in de Omgevingsraad Schiphol.
2. Alle medewerkers van deze afdeling die naast luchtvaartactiviteiten ook activiteiten uitvoeren op het gebied van de positieve positionering van Schiphol voor een bredere doelgroep, worden op basis van de Staven A5 gedeelde sleutel toegerekend. De omvang van de luchtvaartactiviteiten in het takenpakket van de betrokken medewerkers bedraagt minimaal 60%. Dit is af te leiden uit de aard van de activiteiten die deze medewerkers uitvoeren.

**Beheerder:**

Controller OU Staven

### **3.7 Doorbelastingen deelnemingen Alliances & Participations**

#### **Overzicht doorbelastingen**

<b>Nr.</b>	<b>Reden</b>	<b>Soort</b>	<b>Van: IC bedrijf</b>	<b>Naam</b>	<b>Ontvangende OU</b>
D1	1	Connectivity diensten	910	Schiphol Telematics	Diverse OU's

Reden 1 t/m 4:

1. Wettelijk/verslaggevingstechnisch
2. Registratie opbrengsten
3. Kosten activeerbaar
4. Vereenvoudiging allocatie

Voor een nadere uitleg over de redenen zoals hierboven weergegeven wordt verwezen naar het hoofddocument (pagina 19).

## Doorbelasting D1 OU Schiphol Telematics - connectivity diensten

Van: IC bedrijf 910 Schiphol Telematics

Aan: Diverse OU's (kostenplaats wisselt per project)

### Beschrijving doorbelasting:

Doorbelasting van diensten die door Schiphol Telematics (ST) wordt uitgevoerd ten behoeve van diverse OU's. ST is een 100% dochter van Schiphol Group. ST levert netwerkdiensten aan diverse interne Schiphol Group afdelingen binnen de OU Aviation, OU Consumers Products & Services, OU ICT.

De geleverde diensten hebben betrekking op telecommunicatie (spraak) en netwerkdiensten t.b.v. datatransport. Het transport van data vindt plaats via de door ST verhuurde bekabeling (koper en glas) in de terminal, bijvoorbeeld ten behoeve van de brandweerposten en het gebouw voor sneeuw- en gladheidmaterieel. ST levert deze diensten zowel aan derden als aan de OU Aviation tegen vergelijkbare marktconforme tarieven.

### Reden van doorbelasting:

1. Wettelijk/verslaggevingstechnisch

### Opbrengst- of kostensoort van de doorbelasting:

845200 Opbrengst werkzaamheden derden

### Bedrijfseconomische grondslag van doorbelasten:

Het tarief voor de verschillende diensten die ST levert ten behoeve van luchtvaartactiviteiten is gelijk aan de integrale kostprijs, waarbij de component vermogenskosten wordt bepaald op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten.

ST levert de volgende diensten binnen Schiphol Group:

- Koperverbindingen in gebouwen en in het terrein
- Glasvezelverbindingen in gebouwen en in het terrein
- Gebouwbekabeling
- LAN (Ethernet) aansluitingen
- Digitale vaste verbindingen (64 Kbit/s – 2 Mbit/s)
- Internet verbindingen
- Wireless LAN connectiviteit
- Telefonie diensten
- Beschikbaar stellen kastruimte in technische ruimten

Daarnaast worden nog regiediensten geleverd:

- Ondersteuning door monteurs van ST op uurbasis
- Projectmanagement voor verbouwingsprojecten.

De diensten van ST worden over het algemeen geleverd in een full service concept, op basis van een abonnementstarief per maand. Het full serviceconcept betekent dat de volgende services zijn verbonden aan de bovengenoemde diensten:

- *Onderhoud:* ST zorgt voor het op peil houden van de infrastructuur door het uitvoeren van onderhoud. Dit kan bijvoorbeeld inhouden het vervangen van kabels of connectoren indien dit door slijtage noodzakelijk is. Tevens kan hiertoe additioneel een onderhouds- en servicecontract worden afgesloten bij de oorspronkelijke installateur.

- *Storingsopvolging*: ST reageert op storingsmeldingen van de eindgebruiker op het ST storingsnummer. Afhankelijk van een met de eindgebruiker afgesloten serviceniveau reageert ST binnen een afgesproken termijn op de melding. Hiertoe heeft ST een servicedesk ingericht die 24 uur x7 storingsmeldingen aanneemt; heeft ST waakdienstmedewerkers in dienst die de analyse van storingsmeldingen uitvoert en opdracht geeft aan storingsmonteurs. Voor de inzet van deze storingsmonteurs heeft ST een contract afgesloten met een installatiebedrijf.
- *Registratie van de infrastructuur en de aan klanten geleverde diensten in een geautomatiseerd kabel- en ader registratiesysteem*. ST draagt zorg voor de instandhouding van een systeem (investeringen en servicecontracten); het registreren van de infrastructuur en diensten in dit systeem en het bijhouden van mutaties in dit systeem. De activiteit wordt uitgevoerd door een team van deskundige infrastructuur beheerders en is noodzakelijk t.b.v. een adequaat leveringsproces aan de klant en is nodig voor het kunnen oplossen van storingen.
- *Pro-actief beheer op het actieve netwerk*. ST draagt zorg voor het beheer van het actieve netwerk. Hiertoe heeft zij een team van deskundige beheerders die indien nodig kan worden aangevuld met expertise van toeleveranciers.
- *Instandhouding van een geautomatiseerd tekeningenpakket van de infrastructuur (CAD systeem)*. Deze activiteit wordt uitgevoerd door tekenaars. De activiteit is noodzakelijk voor adequaat beheer en storingsbeheer en is tevens noodzakelijk om op een kwalitatief goede manier uitbreidingen en wijzigingen te kunnen uitvoeren.
- *Customer support*. De klant kan voor alle mogelijke vragen over het gebruik van de infrastructuur terecht bij het salesteam en servicedesk van ST.

Het abonnementstarief per maand is opgebouwd uit de volgende kostencomponenten:

1. Afschrijvingskosten gebaseerd op de investeringen in productiemiddelen die nodig zijn voor het leveren van de dienst;
2. Financieringskosten voor de investeringen en de daar bij behorende projectkosten;
3. Kosten van de services: beheer, onderhoud, storingsopvolging, registratie in het geautomatiseerd kabel- en ader registratiesysteem, registratie in beheer- en monitoringssystemen, instandhouding van het CAD systeem, customer support;
4. Overheadkosten: Directie ST, facturatie, Sales en Marketing (account management), Productontwikkeling, Business ontwikkeling, klantondersteuning bij initiële verkoop, instandhouding Kantoorautomatisering, instandhouding Werkorder administratiesysteem.

Een aantal diensten van ST zijn samengestelde diensten. De LAN-dienstverlening wordt bijna altijd in combinatie met gebouwbekabeling geleverd. De kostprijs van de dienst bestaat dan uit de kostprijs van de samenstellende delen.

De kostprijs voor regiewerkzaamheden worden gebaseerd op de loonkosten van de ingezette manuren. Hier bovenop wordt een opslag berekend voor huisvestingskosten en kosten van overhead. Eventueel ingekochte diensten van toeleveranciers worden zonder opslag doorberekend.

De diensten worden individueel doorgerekend aan de verschillende afdelingen binnen Schiphol Group.

Het commercieel in rekening gebrachte tarief door ST aan de Schiphol Group onderdelen Aviation en Security (grotendeels via ICT) wordt voor Wet luchtvaart herberekend op basis van de integrale kostprijs. Het verschil tussen het commerciële tarief en de integrale kostprijs wordt door middel van een extracomptabele correctie ("marktprijs kostprijs aanpassing") op de IFRS kosten in mindering gebracht om de aan Aviation en Security toerekenbare kosten te bepalen.

**Wijze en frequentie van meten:**

O.b.v. contractenregister van Schiphol Telematics worden maandelijks facturen verstuurd naar alle afnemers (huurders) van de diensten.

**Beheerder:**

Controller Schiphol Telematics

## Bijlage 4: Allocaties per kostenplaats

In deze bijlage worden de details van de allocaties per kostenplaats beschreven. De beschrijving beperkt zich tot de allocaties die direct of indirect effect hebben op de toerekening van activa, kosten en opbrengsten naar luchtvaartactiviteiten.

Bij elke kostenplaats wordt onder meer beschreven welke soort opbrengsten op de kostenplaats worden verantwoord. Op een aantal kostenplaatsen is sprake van 'opbrengsten uit activering van interne uren en/of bouwrente in verband met projecten die leiden tot een activum'. Deze opbrengsten komen voort uit de wijze waarop de activering boekhoudkundig wordt verwerkt. De kosten van salarissen en de financieringslasten worden in eerste instantie in de exploitatie verantwoord. Om de kosten van activeerbare uren en de bouwrente vervolgens uit de exploitatie te boeken en te kunnen activeren wordt in de exploitatie een opbrengst geboekt en op de balans worden de activeerbare kosten geboekt. In de exploitatie resulteert zodoende het saldo aan personeelskosten of financieringslasten dat direct in de exploitatie moet worden verantwoord.

4. Allocaties .....	3
4.1 ALLOCATIES OU AVIATION.....	3
<i>Allocatiesleutel A1 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Aviation .....</i>	<i>4</i>
Kostenplaatsen van de afdeling Airside Operations – A1a – 100% PMC Aviation.....	4
Kostenplaatsen van de afdeling Airfield Maintenance Services/Maintenance Services – A1b – 100% PMC Aviation.....	6
Kostenplaatsen van de afdeling Bagage – A1c – 100% PMC Aviation .....	8
Kostenplaatsen van de afdeling Safety Environment en Fire Brigade – A1d – 100% PMC Aviation .....	10
Kostenplaatsen van de afdeling Market Development – A1g – 100% PMC Aviation .....	13
Kostenplaatsen van de afdeling Account & Contractmanagement – A1h – 100% PMC Aviation .....	14
Kostenplaatsen van de afdeling Passenger Services – A1i – 100% PMC Aviation .....	15
Kostenplaatsen van de afdeling Aviation Management – A1j – 100% PMC Aviation .....	17
<i>Allocatiesleutel A2 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Aviation voor Terminal Real Estate .....</i>	<i>18</i>
Kostenplaatsen van de afdeling Terminal Real Estate – A2a – 100% PMC Aviation.....	18
<i>Allocatiesleutel A3 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Security.....</i>	<i>21</i>
Kostenplaatsen van de afdeling Safety, Security & Environment – A3a – 100% PMC Security .....	21
<i>Allocatiesleutel A4 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Utilities .....</i>	<i>24</i>
Kostenplaatsen van de afdeling Utility Services – A4a – 100% Utilities.....	24
<i>Allocatiesleutel A5 OU Aviation – Verkeerstellingen .....</i>	<i>26</i>
Kostenplaatsen van de afdeling Passenger Services/Traffic & Transportation – A5a – Gedeelde sleutel Verkeerstellingen.....	26
<i>Allocatiesleutel A6 OU Aviation – Opbrengsten .....</i>	<i>30</i>
Kostenplaats van Aviation Management –A6a – Havengelden 100% PMC Aviation en Security Service Charge 100% PMC Security .....	30
<i>Allocatiesleutel A7 OU Aviation – FTE .....</i>	<i>31</i>
Kostenplaatsen van de afdeling Passenger Services PS – Management, Customer Services & Information en Operations Control, Logistics Terminal en Travel & Transportation– A7a– Gedeelde sleutel FTE .....	31
Kostenplaatsen van de afdeling Aviation Management – A7b – Gedeelde sleutel obv personeelskosten PMC Aviation & Security.....	33

Kostenplaatsen van de afdeling Security, Safety & Environment – A7d – Gedeelde sleutel obv PMC Aviation & Security .....	35
Kostenplaats van afdeling Passenger Services – A7e – Operational Planning .....	36
<i>Allocatiesleutel A9 OU Aviation – Gedeelde sleutel</i> .....	37
Kostenplaats van afdeling Passenger Services – Customer Services & Information/ Call center – A9b – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten CCC .....	37
Kostenplaatsen van de afdeling Asset Management Staf–A9c – Gedeelde sleutel obv kostenbasis afdelingen Asset Management.....	39
Kostenplaatsen van de afdeling Airport Operations – A9d.....	41
Gedeelde sleutel obv kostenbasis afdelingen Airport Operations .....	41
Kostenplaats van afdeling Passenger Services/Customer Services & Information – Inlichtingen– A9e – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten Inlichtingen .....	42
<i>Allocatiesleutel A10 OU Aviation – Gedeelde sleutels m<sup>2</sup>'s van het Terminalcomplex</i> .....	44
Kostenplaatsen van de afdeling Terminal Real Estate - A10a .....	44
<i>Allocatiesleutel A11 OU Aviation – Ongedeelde activa: 100% PMC Aviation of 100% PMC   Security</i> .....	49
Kostenplaatsen van de afdeling Bagage – A11a – 100% PMC Aviation of 100% PMC Security .....	49
<i>Allocatiesleutel A12 OU Aviation – Gedeelde sleutel op basis van gebruik wagenpark</i> .....	50
Kostenplaatsen van de afdeling Airfield Maintenance Services/Equipment & Fleetmanagement – A12a – Gedeelde sleutel op basis van gebruik wagenpark .....	50
4.2 ALLOCATIES OU CONSUMERS PRODUCTS & SERVICES.....	52
<i>Allocatiesleutel A4 OU Consumers Products &amp; Services – Gedeelde sleutel kosten   luchtvaartactiviteiten</i> .....	53
Kostenplaats van Privium – A4 – Gedeelde sleutel kosten luchtvaartactiviteiten.....	53
<i>Allocatiesleutel A8 OU Consumers Products &amp; Services – Gedeelde sleutel Registratie   diverse activiteiten</i> .....	54
Kostenplaats van Market Research & Intelligence – A8 – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten .....	54
4.3 ALLOCATIES OU SRE EN SRE DEELNEMINGEN .....	55
4.4 ALLOCATIES OU ICT .....	57
4.5 ALLOCATIES OU PLUS.....	63
4.6 ALLOCATIES OU STAVEN + OU CONCERN.....	64
<i>Allocatiesleutel A2 OU Staven Facilitaire Dienst, Huurkosten – gedeelde sleutel</i> .....	65
Kostenplaats van Facilitaire Dienst, Huisvesting & Diensten – A2 – gedeelde sleutel .....	65
<i>Allocatiesleutel A3 OU Staven Facilitaire Dienst, Overige kosten– gedeelde sleutel</i> .....	67
Kostenplaatsen van de afdeling Facilitaire Dienst – A3 – gedeelde sleutel.....	67
<i>Allocatiesleutel A4 OU Staven Verzekeringskosten– gedeelde sleutel</i> .....	68
Kostenplaatsen van de afdeling Corporate Treasury – A4 –gedeelde sleutel .....	68
<i>Allocatiesleutel A5 OU Staven + OU Concern– gedeelde sleutel</i> .....	69
Kostenplaatsen van de afdeling OU Staven – A5 – gedeelde sleutel .....	69
<i>Allocatiesleutel A6 OU Staven – gedeelde sleutel op basis van personeelskosten</i> .....	71
Kostenplaats van Human Resources – A6 – gedeelde sleutel .....	71
4.7 ALLOCATIES DEELNEMINGEN ALLIANCES & PARTICIPATIONS .....	72



## 4. Allocaties

### 4.1 Allocaties OU Aviation

De OU Aviation wordt voornamelijk gealloceerd aan de volgende PMC's:

- PMC Aviation (101)
- PMC Security (102)
- PMC Utility Services (403)

In bijlage 3 staan de doorbelastingen beschreven. Het doel van de doorbelastingen is om voorafgaand aan de allocatieslag er zo veel mogelijk voor te zorgen dat de allocaties in één keer naar een PMC kan plaatsvinden. Allocaties gaan per definitie voor de volle 100% van kostenplaatsen naar PMC's. Dit betekent dat er niet meer maar ook niet minder kan worden gealloceerd dan in de administratie onder Oracle is opgenomen.

Bij OU Aviation zijn de volgende allocatiesleutels per kostenplaats voor kosten, opbrengsten en activa te onderscheiden:

- A1 100% PMC Aviation
- A2 100% PMC Aviation (van Terminal Real Estate)
- A3 100% PMC Security
- A4 100% PMC Utility Services
- A5 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel Verkeerstellingen
- A6 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel Opbrengsten
- A7 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel FTE/personeelskosten
- A9 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten

Voor de Materiële Vaste activa geldt nog een aantal specifieke allocatiesleutels:

- A10 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutels m2's van het Terminalcomplex
- A11 Ongedeelde activa: 100% Aviation óf 100% Security
- A12 Fleet Management gebruik wagenpark

Per afdeling loopt de nummering door met a, b en c etc. Dus A1a, A1b etc.

#### **Wijze en frequentie van meten**

Voor de 100% sleutels geldt dat deze vastliggen en bij de maandelijkse afsluiting worden geboekt naar PMC's/BA's. De gedeelde sleutels worden op verschillende wijze en verschillende frequentie gemeten. Daar waar dit geldt staat dit beschreven bij de betreffende allocatie, ook deze sleutels worden toegepast bij de maandelijkse afsluiting.

**Allocatiesleutel A1 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Aviation**

**Kostenplaatsen van de afdeling Airside Operations – A1a – 100% PMC Aviation**

**Allocatie aan: PMC Aviation**

**Beschrijving afdeling:**

Airside Operations (A/OPS/AO) is verantwoordelijk voor het regisseren en faciliteren van vlucht- en vliegtuigafhandeling.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
40221	AO/Management	Senior management afdeling AO en secretariaat. Adviseren en coördineren van vlieg, verkeer en tunnelveiligheid. Adviseren en coördineren van kwaliteitszorg. Faciliteren en coördineren van vakbekwaamheid.	Geen
40224	AO/Apron Planning & Control	Gate planning en allocatie. Regisseren van sleepverkeer, Platformvervoer passagiers (per bus) en vervoer van platform medewerkers. Functioneel beheer CISS (Centraal Informatie Systeem Schiphol) en overige applicaties.	Platformbussen, bus communicatie-apparatuur
40225	AO/Bird Control	Regisseren van het flora en fauna beleid, uitvoeren van het verjagen/bestrijden vogels en knaagdieren	Geen
40226	AO/Airside Authority	Havenmeesterschap: regisseren, faciliteren, handhaven en toezicht houden op de goede orde en veiligheid, bouwcoördinatie en afrekening havengelden door middel van creditcard	Geen
40227	AO/Airside Support	Begeleidingen bouwverkeer, reiniging landingsterrein, marshalling, buscoördinatie en ongediertebestrijding.	Aanpassing onderhoud terreinen (OT) gebouw
40228	AO/Sneeuw- en Gladheidsbestrijding	Sneeuw- en gladheidsbestrijding inclusief faciliteren van de-icing werkzaamheden en andere milieu gerelateerde activiteiten (waterbemonstering etc.)	Opslag zand/zout/kalium-acetaat ond gebouw
40234	PMA (Proces Management Airside	Ontwikkelen en beheren van bedrijfsmiddelen aan airside	Geen
40232	CMC Construction & Maintenance Control	Regievoering over de integrale planning van nieuwbouw en onderhoudswerken. Uitvoeren van technische tekeningen	Geen

**Soort kosten:**

De afdeling Airside Operations kent een grote variëteit aan kosten. De belangrijkste posten zijn personeel en inhuur, busvervoer van passagiers tussen terminal en vliegtuig en watermanagement.

**Soort opbrengsten:**

CISS is een primair operationeel systeem voor Schiphol. Het betreft het systeem met alle vluchtinformatie. Afhandelaren voeren data in, in CISS en hotels hebben monitoren met hierop CISS informatie voor het raadplegen van vluchtinformatie. De facturatie van het gebruik van CISS aan derden (afhandelaren, hotels en dergelijke) is derhalve een bijproduct. Het tarief dat hiervoor wordt gehanteerd dekt minimaal de directe kosten van dit bijproduct (aansluiting, monitor).

Naast de CISS (bijproduct) opbrengsten zijn overige opbrengsten:

Fecaliënstort en de-icing (dit zijn kosten die worden doorbelast van US aan AO en door AO gefactureerd aan derden)

Voedingskabels gebruikt voor systemen van LVNL

Deze activiteiten worden op basis van integrale kostprijs gefactureerd aan derden.

Opbrengsten uit activering van interne uren en/of bouwrente i.v.m. projecten die leiden tot een activum.

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

Alle activiteiten staan volledig ten dienste van de luchtvaartactiviteiten. De grondslag voor allocatie van zowel activa, afschrijvingen en overige exploitatiekosten is gelijk. Derhalve worden de kosten en de activa van deze afdeling, na doorbelasting D11 op de kostenplaats 40228 voor 100% aan de PMC Aviation toegerekend.

De opbrengsten komen volledig ten gunste van de PMC Aviation.

**Beheerder:**

Controller Operations

**Kostenplaatsen van de afdeling Airfield Maintenance Services/Maintenance Services – A1b  
– 100% PMC Aviation**

**Allocatie aan: PMC Aviation**

**Beschrijving afdeling:**

De afdeling Airfield Maintenance Services / Maintenance Services (AMS) is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de bedrijfsmiddelen aan airside. Dit betreft alle bedrijfsmiddelen aan airside, buiten de terminal, die eigendom zijn van NVLS, met uitzondering van het wagenpark. Onderhoud van het wagenpark valt onder de verantwoordelijkheid van Equipment & Fleet Management (A12a, Aviation)

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
40241	AMS/Manager	Management afdeling AMS	Geen
40243	AMS/BER/Airside	Support unit AMS: coördinatie & planning, werkvoorbereiding, functioneel beheer informatiesystemen	Geen
40245	AMS/Vluchtafhandeling	(Technisch) beheer en opdrachtverstrekking (m.b.t. onderhoud) t.a.v. bedrijfsmiddelen AMS: verhardingen (start- en landingsbanen, rijbanen, vliegtuigopstelplaatsen), rioleringen, verlichtingsinstallaties, kunstwerken, tunnels, terrein, watergangen, tochten en kanalen), projectleiding m.b.t. vervangingsinvesteringen (groot onderhoud)	Banen, rijbanen, platformen (incl. Kaagbaantunnel), Grond, land- en randwegen aan airside.  Landschapsontwerp
40246	AMS/Vliegtuigafhandeling	Uitvoering en toezicht op onderhoudsactiviteiten en wijzigingen aan AMS bedrijfsmiddelen	Voertuigen t.b.v. platformverkeer
40349	AMS/Advies & Ontwikkeling	Advisering en ontwikkeling bij Aviation projecten	Geen

**Soort kosten:**

De afdeling Airfield Maintenance Services kent hoofdzakelijk kosten voor personeel, onderhoud en afschrijvingen. De kosten voor het groot onderhoud aan het banenstelsel welke onder de verantwoordelijkheid van AMS worden uitgevoerd worden gedeeltelijk geactiveerd en gedeeltelijk in de exploitatie verantwoord. Ook de afschrijvingskosten van het banen- en rijbanenstelsel (inclusief grond), alsmede de WOZ belasting wordt hier geboekt. Gegeven de investeringsprojecten aan airside komen bij Airfield Maintenance Services ook de kosten in samenhang met investeringen voor.

Onderhoud van de bedrijfsmiddelen aan airside wordt eveneens uitgevoerd door AMS. De betreffende onderhoudskosten worden hier ook verantwoord.

De kosten verband houdende met landschapsontwerp (afschrijvingskosten) zijn op basis van een uitspraak van de Rechtbank niet toe te rekenen aan de PMC Aviation. Schiphol corrigeert de kosten (afschrijvingskosten) en de activa die hiermee gepaard gaan zowel voor consultatie als voor de regulatory accounts extracomptabel uit de assetbase en de afschrijvingskosten. De

eventuele advieskosten die voor landschapsonwerp op kostenplaats 40172 worden geboekt worden ook extracomptabel gecorrigeerd.

**Soort opbrengsten:**

Geen

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

Alle activiteiten staan volledig ten dienste van de luchtvaartactiviteiten. De grondslag voor allocatie van zowel activa, afschrijvingen en overige exploitatiekosten is gelijk. Derhalve worden de kosten en de activa van deze afdeling 100% aan de PMC Aviation toegerekend. Twee uitzonderingen betreffen de grond onder het terminal complex en onder de landzijdige infrastructuur en de kosten voor landzijdige groenwerkzaamheden aan terreinen. Zie beschrijving hieronder.

De grond die is geactiveerd op kostenplaats 40245 betreft voor het overgrote deel de grond onder de start- en landingsbanen en rijbanen. Een klein deel betreft de grond onder het terminalcomplex en de landzijdige infrastructuur. Deze grond wordt gebruikt door meerdere PMC's en wordt op basis van daadwerkelijk gebruik toegerekend aan deze PMC's. Voor de grond onder het terminalcomplex wordt gebruik gemaakt van de m<sup>2</sup> sleutel van het terminalcomplex (zie Allocatiesleutel A10 OU Aviation). Voor de grond onder de wegen wordt gebruik gemaakt van m<sup>2</sup> per areaal en de verkeerstellingen per areaal (zie Allocatiesleutel A5 OU Aviation).

Op kostenplaats 40243 worden kosten voor de landzijdige groenwerkzaamheden aan terreinen doorbelast door middel van D10 aan OU Real Estate. De resterende kosten op de kostenplaats wordt voor 100% gealloceerd aan Aviation.

De exploitatiekosten van de Kaagbaantunnel worden volledig naar de PMC Aviation gealloceerd. Aviation maakt gebruik van deze tunnel voor voertuigen die rechtstreeks met het luchtvaartproces zijn verbonden, zoals kerosine auto's en platformvoertuigen. Het is, na aanscherping van de veiligheidsmaatregelen, niet meer toegestaan voor SRE gerelateerd verkeer om de Kaagbaantunnel te gebruiken. Derhalve worden de kosten voor de Kaagbaantunnel 100% gealloceerd aan Aviation.

**Beheerder:**

Controller Asset Management

**Kostenplaatsen van de afdeling Bagage – A1c – 100% PMC Aviation****Allocatie aan: PMC Aviation****Beschrijving afdeling:**

De afdeling Bagage draagt zorg voor het aanwezig zijn en optimaal functioneren van het huidige en toekomstige bagage afhandelingsstelsel t.b.v. het bagage afhandelingsproces. Deze sleutel betreft de allocatie van exploitatiekosten excl. afschrijvingen. Voor activa/afschrijvingen, zie sleutel A11.

Kostenplaatsnummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20340	BGO/Management	Management operationele afdeling (met medewerkers in continuïdient en dagdienst) binnen afdeling Bagage	Bagage systemen en –materieel, bagage security apparatuur. Zie hiervoor A11a
20341	BGO/Teams Bagage	Teams continuïdienten met teammanagers zoals regisseurs en systeembeheerders en techniek	Geen
20343	BGL/Logistic	Inrichting en verbetering bagageproces (capaciteitsplanning, procesarchitectuur, informatieanalyse, input bij projecten en bedrijfsvoeringvraagstukken). Identificeren, toepasbaar maken en testen van nieuwe technologie voor gebruik in bagageproces	Geen
20344	BGO/Beheer	Beheer en onderhoud bagage afhandelingsystemen (o.a. schoonmaak) en aansturing contractpartijen, uitvoering projecten (beperkt)	Geen
20347	BBGM/Management	Management en secretariaat afdeling Bagage	Geen
20349	BGO/Bagage Operational Support	Aansturing Bagage Interhandler Group (afhandeling bagage transferpassagiers) en begeleiding van diverse niet geautomatiseerde bagageprocessen	Geen

**Soort kosten:**

De afdeling Bagage kent hoofdzakelijk kosten voor eigen personeel en inhuur van extern personeel, afschrijvingskosten (de activa op kostenplaats 20340 worden verdeeld op basis van de beschrijving van A11a) en kosten voor het onderhoud aan het bagagesysteem.

De kosten op deze kostenplaatsen worden na doorbelasting D21 100% gealloceerd naar Aviation (met uitzondering van de activa, zie A11a).

**Soort opbrengsten:**

Opbrengsten betreffen de facturatie van de door externe partijen uitgevoerde schoonmaakkosten aan de KLM (voor schoonmaak van door KLM gehuurde ruimten). Dit wordt in rekening gebracht tegen hetzelfde bedrag (dus zonder opslagen) als hetgeen het schoonmaakbedrijf bij Schiphol in rekening brengt voor deze activiteit. Doordat ook wordt schoongemaakt voor KLM zijn de kosten voor schoonmaak voor de eigen ruimten lager (schaalvoordeel in het contract). SG maakt geen extra (overhead) kosten voor deze activiteit anders dan het opstellen en boeken van de factuur.

Opbrengsten uit activering van interne uren en/of bouwrente i.v.m. projecten die leiden tot een activum.

De opbrengsten komen volledig ten gunste van Aviation.

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

Alle exploitatiekosten (excl. afschrijvingen) van deze afdeling staan volledig ten dienste van de luchtvaartactiviteiten en worden derhalve voor 100% aan de PMC Aviation toegerekend. De overhead activiteiten met betrekking tot het Bagage Operational Support (BOS), zijn meegenomen in het tarief voor de doorbelasting aan security (Doorbelasting D21, OU Aviation). Op basis van het aandeel in de totale BOS werkzaamheden worden de overhead kosten toegerekend aan security. Er wordt daarom niet nog een bedrag gealloceerd aan security).

Voor activa geldt een uitzondering. In de bagagekelder zijn naast de bagage afhandelingsystemen ook activa aanwezig die worden gebruikt in verband met security maatregelen. Zie verder beschrijving allocatiesleutel A11 OU Aviation.

**Beheerder:**

Controller Operations

**Kostenplaatsen van de afdeling Safety Environment en Fire Brigade – A1d – 100% PMC Aviation**

**Allocatie aan: PMC Aviation**

**Beschrijving afdeling:**

De afdeling Safety Environment en Fire Brigade (SEF) is verantwoordelijk voor advisering op het gebied van fysieke veiligheid, arbo, milieu en crisis- en risicobeheersing. Daarnaast geeft SEF veiligheidstrainingen en is SEF verantwoordelijk voor de voorbereiding op, de opleiding tot uitvoerder en de uitvoering van repressieve taken. Hiermee is SEF een verbindende schakel voor het beheersen van de fysieke veiligheid op Schiphol en levert SEF een wezenlijke bijdrage aan het waarborgen van de continuïteit van de luchthavenprocessen. Binnen SEF heeft de afdeling Emergency Response (ER) als kerntaak vliegtuigbrandbestrijding. Daarnaast is ER belast met gebouwenbrandbestrijding, industriële brandbestrijding en hulpverlening. Voor de gebouwenbrandbestrijding zijn in een convenant afspraken tussen de Veiligheidsregio Kennemerland en Schiphol vastgelegd over de uitvoering van gebouwenbrandbestrijdingstaken door SEF. Hiervoor krijgt SEF een vergoeding van de Veiligheidsregio Kennemerland. In de Wet Veiligheidsregio's is bepaald dat dergelijke brandweezorg een overheidstaak is. Calamiteiten die plaatsvinden in het Terminalcomplex hebben vanwege de complexiteit en aard van het gebruik van dit gebouw, een impact op de continuïteit van de luchthavenprocessen. Schiphol Group heeft daarom baat bij een repressieve dienst die het noodzakelijke niveau aan professionaliteit, specifieke luchtvaart- en luchthavenkennis en geoefendheid kan garanderen, die het niveau van de standaard overheidsbasisbrandweezorg overstijgt en die, naast het bestrijden van de calamiteit, gericht is op zo spoedig mogelijk hervatten of herstellen van de luchthavenprocessen. Hiervoor voert SEF een uitvoerig oefen- en opleidingsprogramma uit, waarbij situationele kennis van het Terminalcomplex wordt opgedaan en Schiphol-specifieke inzetprocedures worden beoefend. Daarnaast worden de medewerkers en voertuigen die belast zijn met gebouwenbrandbestrijdingstaken ingezet voor het stabiliseren en opruimen van milieu-incidenten (waaronder kerosine-lekkages) op het luchthaventerrein.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
40261	SSE/SEF/Senior Manager SEF	Als manager verantwoordelijk voor het doen uitoefenen van de repressieve taken van brandweezorg op de luchthaven, preparatie en training en advisering op het gebied van veiligheid, milieu, arbo en crisis- en risicobeheersing. Daarnaast coördinatie corporate responsibility (CR) binnen Schiphol Group.	Geen
40262	SSE/SEF/S&E (Safety en Environment)	Advies op het gebied van veiligheid, milieu, arbo en risicobeheersing en informatiebeveiliging.	Geen
40263	A/SSE/SEF/ER (Emergency Response)	Brandbestrijding en (technische) hulpverlening, ongevallenbestrijding, bestrijding ongevallen met gevaarlijke stoffen.	Communicatie-apparatuur en apparatuur ten behoeve van reddingsoperaties. Inventaris kazerne.
40264	A/SSE/SEF/PST (Preparation, Safety	Planvorming en procedures t.b.v. alarmering, bluswatervoorziening,	Brandmeldcentrale (Schiphol Gebouwen



Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
	& Training)	bereikbaarheid en aanvalsplannen. Uitvoering, advisering en ondersteuning m.b.t. opleidingen, oefeningen en preparatie, verzorgen van opleidingen (aan in- en externe partijen) m.b.t. brandbestrijding en (platform)veiligheid, opstellen procedures en beheren van bedrijfshandboek, beheer brandweer oefenplaats. Medische dienstverlening t.b.v. passagiers.	Brandmeldcentrale, oefenmateriaal.

#### Soort kosten:

De afdeling SEF kent een variëteit aan kosten: naast de gebruikelijke kosten voor personeel kent deze afdeling ook specifieke kosten voor het opleiden en getraind houden van het personeel in de uitrukdienst en brandbestrijdingsmiddelen (blusmiddelen zoals water, schuim en poeder en tevens brandwerende pakken, ademluchtmaskers, redgereedschap).

Schiphol heeft met Airport Medical Services een overeenkomst tegen een vast bedrag (SLA) voor de levering van medische dienstverlening vanuit Airport Medical Services. Dit betreft medische dienstverlening ten behoeve van passagiers.

Op kostenplaats 40264 wordt door middel van D4 een (beperkt) deel van de kosten doorbelast. Op kostenplaats 40263 wordt door middel van D5 een deel van de kosten doorbelast voor gebouwenbrandbestrijding. De resterende kosten op de kostenplaatsen worden 100% toegerekend aan Aviation.

#### Soort opbrengsten:

Opbrengsten uit opleidingen aan derden, opbrengsten uit gebouwenbrandbestrijding ten behoeve van de Veiligheidsregio Kennemerland, opbrengsten uit het uitvoeren van bedrijfsbrandweertaken (o.a. het bieden van brandweezorg aan o.a. hangars) en opbrengsten uit het opruimen van kerosine-lekkages. Het tarief voor de diverse opleidingen is vastgesteld op basis van een benchmark van vergelijkbare opleidingen. Het vastgestelde tarief ligt boven de integrale kostprijs. Het tarief voor het opruimen van kerosine-lekkages, alsmede het uitvoeren van bedrijfsbrandweertaken ligt boven de integrale kostprijs.

#### Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Schiphol Group is zelf verantwoordelijk voor de vliegtuigbrandbestrijding. Binnen de afdeling Safety, Environment & Fire Brigade is Emergency Response belast met repressieve (brandweer) taken. Deze afdeling is zodanig ingericht dat wordt voldaan aan de geldende wet- en regelgeving zoals gesteld door ICAO en EASA. De gebouwenbrandbestrijding is wettelijk de verantwoordelijkheid van de Veiligheidsregio Kennemerland. Gegeven deze verdeling van verantwoordelijkheden is Schiphol Group met de Veiligheidsregio Kennemerland overeengekomen dat Schiphol Group de uitvoering van de gebouwenbrandbestrijding op zich neemt op de locatie Schiphol. Hier tegenover staat een financiële vergoeding van de Veiligheidsregio Kennemerland. Een belangrijke overweging bij deze afspraak is dat de veiligheidsrisico's op Schiphol, met name binnen het Terminalcomplex, die vallen onder gebouwenbrandbestrijding, dusdanig zijn dat een adequate beheersing hiervan meer kennis, ervaring en opleiding vereist dan de overheid als basisbrandweezorg kan garanderen. Anders dan de overheidsbrandweer, is ER, naast het bestrijden van de calamiteit, gericht op zo spoedig mogelijk hervatten of herstellen van de luchthavenprocessen. Bovendien worden medewerkers en voertuigen die vallen onder gebouwenbrandbestrijdingstaken ingezet voor het stabiliseren en

opruimen van milieu-incidenten op het luchthaventerrein. Bijkomend voordeel voor Schiphol Group is dat het uitvoeren van de gebouwenbrandbestrijding extra uitrukervaring oplevert voor de medewerkers van de brandweer Schiphol. Dit levert een belangrijke bijdrage aan de vakbekwaamheid van de medewerkers van de brandweer Schiphol, die tevens inzetbaar zijn voor vliegtuigbrandbestrijdingstaken.

Het saldo dat overblijft op de kostenplaatsen van SEF wordt 100% toegerekend aan Aviation. De resterende activa van Safety, Environment en Fire Brigade (voor zover niet bij AMS verantwoord) worden gealloceerd aan de PMC Aviation.

**Beheerder:**

Controller Safety, Security & Environment

## Kostenplaatsen van de afdeling Market Development – A1g – 100% PMC Aviation

Allocatie aan: **PMC Aviation**

### Beschrijving afdeling:

Productontwikkeling en marketing van passage en vracht. Tevens vindt binnen deze afdeling de opstelling van statistische gegevens plaats, zowel ten behoeve van analyse over realisaties als prognoses.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
40211	MD/Manager	Management afdeling Market Development	Geen
40213	MD/Statistics Intelligence	Opstellen van statistische gegevens m.b.t. luchtvaartactiviteiten (t.b.v. analyses, prognoses)	Geen
40214	MD/Aviation Marketing	Productontwikkeling en marketing voor passage	Geen
40215	MD/Cargo	Productontwikkeling en marketing voor vracht	Geen
40217	Passagiers Marketing	Productontwikkeling en marketing voor passagiers	Geen

### Soort kosten:

Voor deze afdeling zijn er naast personeelskosten, promotionele en marketing kosten.

### Soort opbrengsten:

Geen

### Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Gezien de aard van de werkzaamheden worden alle activiteiten van deze afdeling aan de PMC Aviation toegerekend. De PMC's Consumers Products & Services en SRE hebben hun eigen Market development functies.

### Beheerder:

Controller Aviation Control

**Kostenplaatsen van de afdeling Account & Contractmanagement – A1h – 100% PMC Aviation**

**Allocatie aan: PMC Aviation**

**Beschrijving afdeling:**

Accountmanagement richting luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren (in relatie tot het primaire proces en in opdracht van luchtvaartmaatschappijen).

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
40216	OPS/Account & Contractmanagement	Accountmanagement richting luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren	Geen

**Soort kosten:**

De kosten van deze afdeling bestaan voornamelijk uit personeelskosten.

**Soort opbrengsten:**

Geen

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

Gezien de aard van de werkzaamheden worden alle activiteiten van deze afdeling aan de PMC Aviation toegerekend. De PMC's Consumers Products & Services en SRE hebben hun eigen Account & Contractmanagement functies.

**Beheerder:**

Controller Aviation Control

## Kostenplaatsen van de afdeling Passenger Services – A1i – 100% PMC Aviation

Allocatie aan: **PMC Aviation**

### Beschrijving afdeling:

Passenger Services (PS) draagt zorg voor een optimale passagiersbeleving door flow begeleiding, informatievoorziening, permanente innovatie van het integrale passagiersproces. Daarnaast wordt binnen Passenger Services activiteiten uitgevoerd voor PRM (Persons with reduced mobility). De kosten en opbrengsten behorende bij deze activiteit zijn verantwoord op kostenplaats 20210 en worden niet toegerekend aan de Aviation activiteiten.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20212	TL Terminal Logistics	Bedrijfsvoering t.a.v. optimaliseren passagiersstromen door de terminal d.m.v. logistieke analyse, planning en initiëren van verbeterprojecten. Bedrijfsvoering t.a.v. vindbaarheid en overzichtelijkheid terminal en buitengebied voorrijwegen (bebording ten behoeve van vindbaarheid incheckbalies verschillende airlines)	check in balies en transferbalies
20225	PS/O/ Bedrijfshulpverlening/ Safety	Coördinatie van calamiteiten in de Terminal (beleidvorming & uitvoering)	BHV apparatuur (AED's / defibrilatie)
20410	PS/O/Regiecentrum	Regie inclusief de aansturing van operationele passagiersprocessen Daarnaast regiefunctie van operatie van voorterrein tot vliegtuig. Zij hebben een rol in de calamiteiten organisatie.	Geen
20420	Karrenregulatie	De activiteiten betreffen de regulatie van de bagage karren t.b.v. passagiers op de luchthaven. Dit betreft zowel de karren die gebruikt worden voor ruimbagage, als de karren die gebruikt worden voor handbagage.	Geen
20470	PS/O/ Floormanagers	Operationele dienst: beheersen van de passagiersflow in de terminal (zorg dragen voor orde en veiligheid, wachtrij-management), informatievoorziening richting regie	Geen
20210	PS/PRM Afhandeling	Persons with reduced mobility. Afhandeling van passagiers die niet/minder mobiel zijn op basis van een verordening van de EU (1107/2006)	Balies, meldpalen etc.

NB: naast de bovengenoemde kostenplaatsen zijn er binnen de afdeling Passenger Services nog enkele andere kostenplaatsen, die met een andere verdeelsleutel worden toegewezen. De activiteiten waarvan de kosten en opbrengsten op deze kostenplaatsen worden verantwoord worden uitgevoerd ten behoeve van meerdere PMC's. Aangezien voor de uitvoering van deze activiteiten geen doorbelasting plaatsvindt wordt voor deze kostenplaatsen een gedeelde sleutel gehanteerd, die verschilt per kostenplaats (zie beschrijving A5, A7a, A9b en A9e OU Aviation).

Op kostenplaats 20410 worden kosten verantwoord die samenhangen met de dienstverlening die het Regiecentrum uitvoert voor derden. Deze kosten worden door middel van D9 doorbelast aan het desbetreffende bedrijfs onderdeel.

**Soort kosten:**

De belangrijkste kosten bij deze afdeling zijn personeelskosten en de kosten die door Vebegeo (voorheen de activiteiten van Schiphol Dienstverlening) in rekening worden gebracht voor de bagagekarrenregulatie.

**Soort opbrengsten:**

Binnen deze kostenplaatsen vallen de opbrengsten uit hoofde van PRM activiteiten.

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

Gezien de aard van de werkzaamheden worden alle activiteiten van bovengenoemde kostenplaatsen, inclusief de hier verantwoorde activa geheel aan de PMC Aviation toegerekend (met uitzondering van de PRM activiteiten).

De defibrilatie apparatuur bevindt zich in hoofdzaak in het gebied na de grenspassage en is daar aanwezig in het kader van de luchtvaartactiviteit: afhandeling van passagiers. Enkele apparaten bevinden zich in het gebied vóór de grenspassage. Deze zijn echter niet algemeen publiek beschikbaar. Deze worden beheerd door Floormanagement, KMar en Bagage.

De opbrengsten komen, voor zover van toepassing en met uitzondering van PRM, volledig ten gunste van Aviation.

**Beheerder:**

Controller Operations

**Kostenplaatsen van de afdeling Aviation Management – A1j – 100% PMC Aviation****Allocatie aan:** PMC Aviation  
PMC Security**Beschrijving afdeling:**

De hier genoemde afdelingen zijn stafafdelingen van de BA Aviation Management

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
40171	AM/Specials	Op deze kostenplaats worden targets verzameld die nog niet specifiek zijn toegewezen aan andere afdelingen en of kostenplaatsen.	Geen
40172	AM/Project Schip20lland	Realisatie van een oplossing gericht op het tegengaan van grondlawaaï geproduceerd door taxiënde vliegtuigen vanaf de Polderbaan	Geen
40173	Perscentrum	Het Perscentrum is onderdeel van het VIP centrum. Dit is een activiteit van OU Consumers Products & Services. De kosten (na aftrek van opbrengsten) worden vanuit de OU Consumers Products & Services volledig doorbelast naar kostenplaats 40173.	Geen
40174	Environmental Capacity	Op deze kostenplaats worden de kosten geboekt die Corporate Development (Staven) doorbelast (D1)	Geen

**Soort kosten:**

De kosten op de kostenplaats 40172 betreffen personeelskosten, overige organisatiekosten en kosten in samenhang met investeringen.

Op de kostenplaats 40171 targets worden negatieve kosten verantwoord van nog toe te wijzen targets (doelstellingen tot kostenbesparingen) aan kostenplaatsen en of afdelingen.

**Soort opbrengsten:**

Geen

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

Op basis van het besluit van de NMa van 15 april 2009, alsmede naar aanleiding van de uitspraak van de Rechtbank, worden de kosten voor kostenplaats 40172 niet toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.

De negatieve kosten die worden verantwoord op de kostenplaats 40171 worden naar aard van de kosten of 100% toegerekend aan de PMC Aviation, dan wel 100% toegerekend aan de PMC Security.

**Beheerder:**

Controller OU Aviation

**Allocatiesleutel A2 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Aviation voor Terminal Real Estate**

**Kostenplaatsen van de afdeling Terminal Real Estate – A2a – 100% PMC Aviation**

**Allocatie aan: PMC Aviation**

**Beschrijving afdeling:**

Terminal Real Estate (TRE) is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en het beheer van het terminalcomplex.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20234	TRE/Advies, ontwikkeling & allocatie	Ruimteregie in de terminal (lange termijn huisvesting, PMC-toerekening, verantwoordelijkheid voor gebruiksvoorwaarden en inrichtingseisen van terminal)	Geen
20236	TRE/Activa	Kostenplaats heeft geen activiteiten. Hierop wordt de activa geadministreerd	Busstations, roltrappen, balies, installaties, regieruimte bagage, bufferkelders (zie ook A3 en A10). Rolpaden en liften (zie ook A10). Daarnaast ook de operationele gebouwen zoals brandweerkazernes (zie D5 voor doorbelasting samenhangend met GBB), gebouw voor sneeuwvloot. Grensscheidingsfaciliteiten (100% Security)
20348	TRE/Manager	Management en ondersteuning van afdeling TRE	Geen
20351	TRE/Facility	Management en ondersteuning van onderafdeling Bouwkunde, Facility services en Operationele Bedrijfsmiddelen.	Geen
20353	TRE/Bouwkunde	Beheer en instandhouding (onderhoud) van bouwkundige bedrijfsmiddelen in de terminal (zoals wanden, fundering).	Geen
20355	TRE/Infrastructuur	Management en ondersteuning van onderafdeling Energie, Elektra & Klimaat en Brandveiligheid &	Geen
20358	TRE/Facility Services	Regisseren van schoonmaakproces	Geen



Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
		van terminalcomplex, instandhouding en ontwikkeling van sanitaire voorzieningen, ongediertebestrijding in terminal.	
20360	TRE/Operationele bedrijfsmiddelen	Beheer en instandhouding (onderhoud) van operationele bedrijfsmiddelen met betrekking tot personentransport in de terminal (zoals liften, rolpaden, hellingbanen en roltrappen).	Geen
20362	TRE/Energie, Elektra & Klimaat	Beheer en instandhouding (onderhoud) van bedrijfsmiddelen met betrekking tot Energie, Elektra en Klimaat in de terminal (zoals verlichting, meet- en regelkasten en klimaatinstallaties).	Geen
20364	TRE/Gebouw & Brandveiligheid	Beheer en instandhouding (onderhoud) van bedrijfsmiddelen met betrekking tot brandveiligheid (brandmelders en sprinklers) en zwakstroom in de terminal (zoals omroepinstallaties, brandmelders).	Geen
20490	TRE/Technische Bedrijfsvoering	Operationele uitvoering en aansturing van uitvoerende partijen in de terminal, bijvoorbeeld bij onderhoud, storingen en meldingen.	Geen

#### Soort kosten:

De belangrijkste posten bij deze afdeling zijn: personeelskosten inclusief inhuur van derden, schoonmaakkosten, onderhoudskosten en kosten van gas, elektra en water. De afschrijvingskosten die direct aan de PMC Aviation worden toegerekend vallen hier ook onder. De kosten (met uitzondering van de afschrijvingskosten, zie hieronder) van het gebruik van het terminalcomplex buiten de OU Aviation worden toegerekend door middel van een interne doorbelasting aan het betreffende bedrijfsonderdeel (zie beschrijving D18 OU Aviation). De afschrijvingskosten die gebaseerd zijn op de m<sup>2</sup> sleutel worden via de allocatie A10a toegerekend. De activa die direct zijn toe te wijzen aan Security worden gealloceerd via A3a. De resterende kosten betreft het gebruik door PMC Aviation en worden 100% toegerekend aan PMC Aviation.

#### Soort opbrengsten:

Geen

#### Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De kosten van het gebruik van het terminalcomplex buiten de PMC Aviation worden toegerekend door middel van een interne doorbelasting aan de betreffende PMC's (zie beschrijving D18 OU Aviation). De kosten die in deze doorbelasting worden meegenomen betreffen de kosten van alle bovengenoemde kostenplaatsen (plus de opslagen voor BA en concern) overhead. Een uitzondering zijn de afschrijvingskosten. Deze worden door middel van een allocatie toegerekend. Het resultaat dat na deze doorbelasting overblijft (excl. afschrijvingskosten) bij de afdeling Terminal Real Estate, betreffen de exploitatiekosten voor het gebruik door de PMC Aviation. Dit wordt voor 100% gealloceerd aan de PMC Aviation. De activa in de bovengenoemde tabel wordt ook met 100% sleutel gealloceerd. Dit betreft de activa die direct toerekenbaar zijn aan Aviation.

Op kostenplaats 20236 staan ook de activa van het stationsgebouw die met de gedeelde sleutel m2's worden gealloceerd (zie A10) en activa die voor 100% naar security worden gealloceerd.

**NB.** De (vermogens) kosten van de activa en de afschrijvingskosten van het terminal complex maken geen deel uit van de doorbelasting. Deze kosten worden wél door middel van een allocatiesleutel toegerekend naar de verschillende PMC's die gebruik maken van het terminalcomplex. Zie hiervoor de beschrijving allocatiesleutel A10a OU Aviation.

**Beheerder:**

Controller Asset Management

**Allocatiesleutel A3 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Security****Kostenplaatsen van de afdeling Safety, Security & Environment – A3a –100% PMC Security****Allocatie aan: PMC Security****Beschrijving afdeling:**

De afdeling Safety, Security & Environment (SSE) is onder andere verantwoordelijk voor de uitvoering van Security en houdt zich bezig met de beveiliging van de burgerluchtvaart. De activiteit is gericht op het voorkomen van aanslagen en het waarborgen van de veiligheid van de passagiers op de luchthaven en in het vliegtuig.

Het luchthaventerrein is verdeeld in landzijde en luchtzijde.

Aan landzijde zijn openbare (public) gebieden en bedrijfsbeveiligde (secured) gebieden ingericht. De openbare gebieden zijn noch beschermd nog bedrijfsbeveiligd (bijvoorbeeld Schiphol Plaza); hier zijn wel beveiligingsmaatregelen van kracht, maar iedereen heeft in principe toegang. Een Schipholpas is in dat gebied niet nodig.

Bedrijfsbeveiligd gebied is gebied waarvoor specifieke beveiliging- / toegangsvoorzieningen worden geleverd. Dit gebied is in principe toegankelijk voor iedereen, afhankelijk van het toegangsbeleid zoals gesteld door de eigenaar van het gebouw / terrein (bijvoorbeeld personeelsparkeerterrein en het Schipholgebouw).

Aan luchtzijde zijn om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke gebieden (SRA en SRA-(CP)) ingericht, en gecontroleerde (controlled) gebieden; dit zijn beiden "beschermd gebieden".

Tot deze gebieden hebben alleen passagiers en medewerkers van organisaties die in dat beschermd gebied werkzaamheden verrichten toegang, bijvoorbeeld de lounges, de pieren en het platform, en waarbij toegangs- en/of beveiligingscontrole-maatregelen worden uitgevoerd. SRA/SRA-(CP) gebieden zijn verder onderverdeeld in deelgebieden, zoals de bagagekelder en het platform.

Verskil tussen gecontroleerd gebied en SRA/SRA-(CP) is dat naast een toegangscontrole ook een beveiligingscontrole wordt uitgevoerd bij het betreden van SRA/SRA-(CP).

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20211	SSE/SEC/BK Beveiligingskosten	Contractering externe beveiligingsbedrijven.	Geen
20213	SSE/SO/SO Security Operations	Regiefunctie: coördinatie en toezicht op naleving afspraken met externe beveiligingsbedrijven, bewaken flow passagiers, bagage en goederen in samenwerking met (operationele) proceseigenaren, sectorpartijen en overheid.	Voertuigen
20217	SSE/SO/BC Badge Centre	Verantwoordelijk voor toegangsbeleid, feitelijke toegangsverlening tot verschillende gebieden, uitgifte Schiphol -passen, toezicht op naleving toegangsbeleid, sanctionering (in rekening brengen administratieve	Hekwerken, toegangsbeheer-apparatuur Automatische grens passage (AGP)

		boetes bij verlies). Faciliteren taakuitvoering overheidspartijen (voorzien in middelen t.b.v. paspoortcontrole en douaneproces) en leveren bijdrage aan strategische capaciteitsplanning veiligheidsprocessen.	
20220	SSE/SEC/SP Security Policy	Vertalen wet- en regelgeving in bedrijfsvoeringconcepten, contractmanagement, opdrachtgever grote investeringsprojecten en ontwikkeling innovatieve concepten op security-gebied.	X-ray apparatuur, screeningsmachines bagage
20236	TRE/Activa	Kostenplaats heeft geen activiteiten. Hierop wordt de activa geadministreerd.	Betreft assets waarvan TRE assetowner is. Betreft Security assets. De kosten worden voor 100% gealloceerd aan Security.

**Soort kosten:**

Veruit de belangrijkste post is hier de inhuur van extern security personeel dat de uitvoering van de controles verzorgt. Het tarief is inclusief overhead, uniformen en opleidingen. Hiernaast zijn hier ook de kosten van het eigen personeel en het overige ingehuurde personeel opgenomen, het onderhoud en afschrijvingen aan de security apparaten.

Door middel van doorbelasting met D17a worden de kosten voor beveiliging van het Terminal Complex die niet direct gerelateerd zijn aan de vigerende EU wetgeving voor SRA-(CP) gebied neergelegd bij de diverse OU's die gebruik maken van dit gebied (bijvoorbeeld winkel beveiliging op Plaza). De resterende kosten worden 100% gealloceerd aan de PMC Security. Tegenover de kosten van de PMC Security voor de AGP apparatuur, in gebruik voor Privium, wordt een gelijk bedrag aan opbrengsten toegerekend, zie de beschrijving hieronder.

**Soort opbrengsten:**

Facturatie van beveiligd gebied autorisaties aan externe partijen. Het tarief is gelijk aan de integrale kostprijs (zie beschrijving D15 OU Aviation).

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

De kosten voor grenspassage én voor de beveiliging van het SRA-(CP) gebied worden geheel toegerekend aan de PMC Security.

De kosten van de boven beschreven afdelingen voor activiteiten die gebruikt worden door andere PMC's (passen, autorisaties, beveiliging niet SRA-(CP) gebied) worden eerst doorbelast aan de verschillende interne afdelingen (zie beschrijving doorbelasting D15, D16, D17a OU Aviation). Het resultaat dat overblijft op de kostenplaatsen van security is daardoor gelijk aan de kosten voor grenspassage en de beveiliging van het SRA-(CP) gebied. De kosten en opbrengsten op deze kostenplaatsen worden daarom voor 100% toegerekend aan de PMC Security.

De activa op deze kostenplaatsen van Security worden geheel gebruikt ten behoeve van de grenspassage en de beveiliging van SRA-(CP) gebied, en daarom voor 100% toegerekend aan de PMC Security.

Ook AGP wordt gealloceerd naar de PMC Security. Als een maatstaf voor de toerekenbare opbrengsten wordt tegenover het bedrag van de kosten van AGP opbrengsten van Privium (OU Consumers Products & Services) toegerekend naar de PMC Security.

De opbrengsten die worden verantwoord op deze kostenplaats komen volledig ten gunste van Security

**Beheerder:**

Controller Safety, Security & Environment

**Allocatiesleutel A4 OU Aviation – 100% directe toewijzing aan PMC Utilities****Kostenplaatsen van de afdeling Utility Services – A4a – 100% Utilities****Allocatie aan: PMC Utilities****Beschrijving afdeling:**

De afdeling Utility Services (US) is verantwoordelijk voor het opereren en aansluiten van klanten op haar utility netwerken (gas, water en elektra) op het Schiphol terrein en het beheer van ondergrondse tracés. Daarnaast koopt US de utilities en de inzameling van afval in voor Schiphol Group.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
40341	US/Manager	Management afdeling US binnen afdeling Infrastructuur	Geen
40343	US/Energy & Environment	Beheer van infrastructuur van US, inkoop van utilities, transport en distributie van utilities, tariefsbepaling, energiebeheer en tracébeheer	Aansluitingen en netwerk elektra, gas en water, afvalwaterzuiveringsinstallaties, riolering
40344	US/Maintenance, Projects & Operations	Instandhouding infrastructuur US middels monitoring, onderhoud en veranderen	

**Soort kosten:**

De belangrijkste kostenposten zijn inkoop van energie en water, eigen personeel en inhuur van derden en afschrijvingskosten. Op kostenplaats 40343 en 40344 worden door middel van doorbelasting D7, D8 en D20, kosten doorbelast voor de levering van commodities, het ter beschikking stellen van utilities, afvalinzameling en utiliteitsprojecten.

**Soort opbrengsten:**

Opbrengsten uit levering en transport van energie en water, rioolbijdrage, waterzuivering en uitvoering van topografie / tracébeheer t.b.v. klanten. Het tarief voor levering aan externe klanten is gelijk aan de integrale kostprijs, inclusief kosten voor vermogensbeslag op basis van de WACC voor luchtvaartactiviteiten, zie beschrijving D7 OU Aviation.

Opbrengsten uit activering van interne uren en/of bouwrente i.v.m. projecten die leiden tot een activum.

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

Alle kosten voor de interne levering van producten door Utility Services (inclusief kosten voor vermogensbeslag) worden overgeboekt, door middel van een interne doorbelasting aan de betreffende PMC's (zie beschrijving D7, D8 en D20 OU Aviation). De opbrengsten komen volledig ten gunste van Utilities.

Het resultaat dat overblijft én de activa bij de afdeling Utility Services, worden, gezien de aard van de activiteiten, voor 100% gealloceerd aan de PMC Utilities.

**Beheerder:**

Controller Asset Management

**Allocatiesleutel A5 OU Aviation – Verkeerstellingen****Kostenplaatsen van de afdeling Passenger Services/Traffic & Transportation – A5a – Gedeelde sleutel Verkeerstellingen****Allocatie aan: PMC' s Aviation, Parkeren en SRE****Beschrijving afdeling / sleutel:**

Deze sleutel betreft de allocatie van landzijdige infrastructuur naar de verschillende gebruikers. Het betreft hier de kosten voor infrastructuur zoals deze op het publiekstoegankelijke deel voor Schiphol is uitgelegd. Te denken valt hierbij aan alle openbare wegen op Schiphol, met de bijbehorende groenvoorzieningen, openbare verlichting en de riolering. De kosten voor de onderliggende grond zijn hier niet opgenomen. Dit activum is verantwoord bij kostenplaats 40233, zie beschrijving allocatiesleutel A1e Aviation.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20214	LA Strategy & Projects	Inrichting landzijdige infrastructuur met als doel optimale bereikbaarheid van Schiphol (aandachtsgebieden: Sternet-bussen, taxi-concessionarissen, bushaltes Schiphol en samenwerking NS - ProRail).	Geen
20338	LA Operations	Operationeel beheer, toezicht en regulering van wegensysteem en parkeerplaatsen (m.u.v. P1, P2, P3) in handhavingengebied rond voorrijwegen. Tevens de ontvangende partij van de doorbelasting D25 voor landzijdige reiniging (voorzover het aandeel niet aan een specifieke afnemer toewijsbaar is).	Voertuigen
20326	AMS/BER/Landside	Administratieve kostenplaats: verantwoording activa en afschrijvingskosten en onderhoudskosten landzijdige infrastructuur.	Wegen en bestrating, verkeersregulatie-apparatuur, openbare verlichting, beplanting, straatriool, tunnels en viaducten

**Soort kosten:**

Binnen deze allocatie valt een grote variëteit aan kosten zoals: personeelskosten en kosten van inhuur, afschrijving en onderhoudskosten aan het wegensysteem, uitbestedingen waaronder de kosten van het personeelsvervoer (Schiphol Sternet) en landzijdige reiniging. Onder de landzijdige infrastructuur vallen ook de groene stroken behorende bij het wegensysteem. Specifieke groenvoorziening van gebouwen, horen bij het gebouw, en vallen daarmee niet onder deze toerekening. De kosten van areaalgedeelten die duidelijk gereserveerd zijn voor commercieel gebruik (bijvoorbeeld toekomstige nieuwbouw van kantoren) worden niet toegerekend aan



luchtvaartactiviteiten. Op kostenplaats 20214 worden kosten die zijn toe te rekenen aan de activiteit beleidsadviezen voor de andere bedrijfsonderdelen (Consumers Products & Services en SRE) doorbelast door middel van D23.

**Soort opbrengsten:**

Diverse concessies, ontheffingen en bijdragen van derden voor o.a. hotelbussen en personeelsvervoer. Het bedrag dat in rekening wordt gebracht aan de externe klant is gelijk aan de integrale kostprijs, waarbij de opslag voor vermogenskosten minimaal gelijk is aan de WACC voor luchtvaartactiviteiten. De integrale kostprijs is berekend volgens de methode zoals beschreven onder 'Prijsvorming bij toerekening' vanaf blz. 1 in bijlage 3.

De bijdrage voor het personeelsvervoer is gebaseerd op de directe kosten (dus zonder opslagen) van deze activiteit. SG maakt geen extra (overhead) kosten voor deze activiteit anders dan het opstellen en boeken van de factuur, anderzijds heeft SG het schaalvoordeel.

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

Het (voorrij)wegenstelsel op Schiphol wordt door de PMC's Aviation, SRE en Parking & Mobility Services gebruikt. Aviation voor passagiers die in en uitstappen op de (voorrij) wegen en voertuigen die van en naar de platformen gaan, SRE voor voertuigen die van en naar SRE gebouwen gaan en Parking & Mobility Services voor auto's die op Schiphol gaan parkeren. De kosten die hiermee samenhangen dienen door deze PMC's te worden gedragen. Er zijn duidelijke verschillen in functie en waarde van de verschillende deelgebieden. Het centrale areaal met het verhoogde wegenstelsel is volledig verschillend van wegenstelsels op maaiveld, zoals op Schiphol Zuid en Oost. Om recht te doen aan de verschillende karakteristieken is het wegenstelsel opgedeeld in verschillende arealen. De kosten worden, voor zover niet direct toerekenbaar, op basis van verkeerstellingen toegerekend aan de verschillende PMC's.

In 2015 vindt allocatie aan de PMC Aviation plaats vanuit drie Arealen: Centrum Hoog wegennet, Centrum Laag wegennet en Schiphol Zuid Oost. Dit kan in de toekomst, door wijziging in het wegennet of de verkeersstromen veranderen.

Hieronder vindt een uitleg plaats van de totstandkoming van de drie onderliggende sleutels van de hierboven genoemde arealen.

**Centrum Hoog wegennet:** dit betreft jaartotalen bij telpunt vertrekpassage en jaartotalen bij telpunt aankomstpassage. De aankomstpassage wordt ook bij Centrum Hoog wegennet geteld omdat deze weg over een korte lengte (alleen ter hoogte van Plaza) laag gesitueerd is, verder maakt deze weg onderdeel uit van het hoge wegennet.

De voorrijweg bij vertrekpassage is uitsluitend toe te rekenen aan PMC Aviation. Hier vindt uitsluitend het wegbrengen van passagiers plaats. Enige aanpassing die bij Centrum Hoog plaatsvindt is voor verkeersbewegingen Valet parking. Dit aantal (op basis van statistische informatie bij Valet Parking), wordt uit de totaal verkeersbewegingen geëlimineerd en toegerekend aan PMC Parking. Bij de vertrekpassage is geen sprake van openbaar vervoer etc.

De totaal telling van de aankomstpassage wordt verminderd met de slagboombewegingen van P1 en P2. Deze worden toegerekend aan PMC Parking & Mobility Services evenals de slagboombeweging bij het parkeren van huurauto's. Voor Plaza zijn een aantal rijbanen te onderscheiden. Ieder soort verkeer maakt gebruik van een eigen rijbaan. Alle bussen met uitzondering van de P3 bus rijden op een afzonderlijke baan. Deze baan maakt geen onderdeel uit van het telpunt. Er vindt dus geen 'vervuiling' plaats van OV reizigers aan Luchtvaartactiviteiten. Wel onderdeel van het telpunt zijn de vervoersbewegingen die samenhangen met inritten in parkeergarage P6, hotelbussen en taxi's. P6 is een voorziening die ervoor zorgt dat het verkeer doorstroomt op de voorrijweg en is gedurende een aantal minuten gratis. Voor het gebruik van hotelbussen en taxi's van infrastructuur wordt door Schiphol een concessie vergoeding ontvangen die wordt verantwoord als overige opbrengsten binnen Luchtvaartactiviteiten op kostenplaats 20214 LA/Strategy & Projects.

**Centrum Laag wegenet:** toerekening aan Aviation betreft een relatief gering percentage. Het betreft de passages Kokspassage Hek 56, Doorlaatpost Hek 57, Doorlaatpost Hek 60 en Doorlaat post Hek 90. De aantallen op jaarbasis zijn gebaseerd op een daggemiddelde maal 365 dagen per jaar. Alle overige bestemmingen zijn toegerekend aan PMC Parkeren en PMC SRE.

**Schiphol Zuid Oost:** toerekening aan Aviation betreft een relatief gering percentage uitsluitend door de passages naar Hek 43. Hek 43 wordt gebruikt voor het passeren van vrachtverkeer door een security post alvorens toegelaten te worden tot Airside. Het overgrote deel wordt toegerekend aan PMC SRE en wordt volledig ontleend aan de som van het in- en uitrijdende vrachtverkeer op Zuid Oost.

De allocatiesleutel voor de exploitatiekosten en de activa wordt als volgt bepaald:

1. Kosten die direct toewijsbaar zijn aan een PMC, worden direct toegewezen aan de betreffende PMC en worden niet meer gedifferentieerd. Voor luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation) betreft dit de kosten die worden gemaakt om het verkeer op de voorrijwegen (aankomst en vertrekpassage) in goede banen te leiden. Hieronder vallen de salariskosten van de Buitengewone Opsporingsambtenaren, de verkeersregelaars (BER/BG) en een beleidsmedewerker taxi's (BER/B&P), advieskosten met betrekking tot taxi's, kosten van de beveiliging rondom dit deel van de voorrijwegen, huur portocabin Vertrekpassage, huur kraanwagen voorrijwegen. De kosten worden toegewezen op basis van gebruik, als dat gebruik 100% Aviation is dan worden die kosten 100% toegerekend aan Aviation. Indien kosten (bijvoorbeeld advieskosten) op 1 kostensoort en 1 kostenplaats zowel direct als indirect toegewezen kan worden dan wordt een berekening gemaakt van een gewogen sleutel.
2. De afschrijvingskosten per areaal worden direct toegerekend naar het betreffende areaal. Voor enkele arealen is het daadwerkelijke gebruik niet vast te stellen op basis van een verkeerstelling. Dit betreft de gebieden voor algemeen gebruik, zoals de groenvoorzieningen, het gemaal en het J-gebied. De afschrijvingskosten van deze arealen worden naar verhouding van de reeds toegerekende afschrijvingskosten verdeeld over alle overige arealen.
3. Voor de verdeling van de overige kosten met uitzondering van afschrijvingskosten (indirecte kosten), vindt de toerekening van kosten plaats op basis van de verdeling in arealen en het gebruik van deze arealen door de verschillende PMC's. Het gebruik van deze arealen wordt inzichtelijk gemaakt door de uitgevoerde verkeerstellingen in het gebied.

Ten behoeve van de toerekening van de overige niet toewijsbare kosten wordt als verdeelsleutel de historische aanschafwaarde per areaal gebruikt. Deze aanschafwaardes worden procentueel verdeeld naar de arealen. Dus als een areaal 20% uitmaakt van de historische aanschafwaarde van het totaal van alle arealen tezamen, dan wordt ook 20% van de indirecte kosten toegerekend aan het desbetreffende areaal. Voor de gebieden voor algemeen gebruik (groenvoorzieningen algemeen, J-gebied en gemaal) wordt de historische aanschafwaarde naar verhouding verdeeld over de overige arealen. Voorbeeld van overige kosten: onderhoud aan wegen, openbare verlichting en schoonmaakkosten.

4. De kosten van onderhoud en groenvoorziening worden toegerekend naar de verschillende arealen op grond van de gebruikintensiteit van de verschillende arealen. De maatstaf die hiervoor wordt gebruikt is de verkeerstelling per areaal.
5. De verschillende kostensoorten per areaal die met de voorgaande stappen zijn berekend, worden toegewezen aan de PMC's Aviation, Parking & Mobility Services en Real Estate op basis van verkeers- en parkeertellingen per areaal. Alleen de kosten van de arealen

Centrum (hoog en laag) en Zuidoost worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. In de verkeerstellingen wordt vrachtverkeer en verkeer voor Valet Parking, als verkeer voor Real Estate respectievelijk Parkeren (niet-luchtvaartactiviteiten) opgenomen.

Op basis van voorgaande stappen worden drie allocatiesleutels vastgesteld:

1. algemene verkeerstellingsleutel
2. de sleutel verdeling afschrijvingen
3. de sleutel verdeling onderhoud

**Wijze en frequentie van meten:**

De tellingen vinden gedurende het gehele jaar plaats, vaststelling van de sleutels per 1 juli voorafgaand aan het tariefjaar t-1 op basis van tellingen t-2.

**Beheerder:**

OPS: Controller Operations (Operationeel beheerder)

AMS: Controller Asset Management (Asset beheerder)

**Allocatiesleutel A6 OU Aviation – Opbrengsten****Kostenplaats van Aviation Management –A6a – Havengelden 100% PMC Aviation en Security Service Charge 100% PMC Security****Allocatie aan: PMC' s Aviation, Security****Beschrijving afdeling:**

Op deze kostenplaats, worden de havengelden, de brandstof-concessie inkomsten en de heffingen die door Schiphol ten behoeve van de overheid aan derden worden gefactureerd verantwoord.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
40219	AM/Havengelden	Facturering van de havengelden, brandstofconcessie en overheidsheffingen t.b.v. de overheid aan de airlines.	Geen

**Soort kosten:**

Geen

**Soort opbrengsten:**

Inkomsten uit havengelden en brandstofconcessies. De gefactureerde heffingen voor overheid worden één op één doorgegeven.

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

De havengelden en brandstofconcessie worden toegewezen aan PMC Aviation met uitzondering van de geboekte Security Service Charge, deze wordt voor 100% aan de PMC Security toegewezen.

**Beheerder:**

Controller OU Aviation

**Allocatiesleutel A7 OU Aviation – FTE****Kostenplaatsen van de afdeling Passenger Services PS – Management, Customer Services & Information en Operations Control, Logistics Terminal en Travel & Transportation– A7a– Gedeelde sleutel FTE****Allocatie aan:** PMC' s Aviation, Security, Parking & Mobility Services, Concessies, Real Estate**Beschrijving afdeling:**

Management en ondersteunende afdelingen binnen Passenger Services (PS) die niet voor 100% ten behoeve van Aviation diensten leveren. Deze afdelingen zijn de overhead afdelingen van Passenger Services. De activiteiten die hier worden uitgevoerd betreffen het management en de ondersteuning van de 'uitvoerende' afdelingen binnen Passenger Services.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20271 20475	PS/L/Management PS/CSI (Contracts, Safety en Information Management)	Management Logistics Terminal Management, administratieve ondersteuning en functioneel beheer operationele systemen.	Geen Cidar balieplanning systeem
20229	PS/M/Management	Management afdeling PS en secretariaat	Geen
20317	PS/O/Management	Management van afdeling Operations Control	Geen
20318	LA/Manager	Management van afdeling Traffic & Transportation	Geen

**Soort kosten:**

Voorals personeelskosten en in mindere mate inhuur van personeel, plus afschrijvingskosten.

**Soort opbrengsten:**

Geen

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

De kosten van de ondersteunende afdelingen (zie afdelingen zoals genoemd in de tabel van A7) worden gemaakt ten behoeve van de 'uitvoerende' afdelingen binnen Passenger Services. Bij deze uitvoerende afdelingen is deels sprake van een toerekening naar meerdere PMC's. De kosten van de ondersteunende afdelingen worden daarom ook toegerekend aan meerdere PMC's. Voor de vaststelling van de verdeelsleutel van de ondersteunende afdelingen wordt gebruik gemaakt van de reeds bekende sleutels van de uitvoerende afdelingen (zie sleutel A1i, A5a, en A9b). Deze sleutels worden gewogen met het aantal FTE's in de uitvoerende afdelingen, aangezien het aantal FTE's een goede driver is voor de mate waarin de ondersteunende afdelingen werkzaamheden verrichten ten behoeve van de uitvoerende afdelingen. De verdeelsleutel wordt dus vastgesteld op basis van de FTE's per uitvoerende afdeling binnen PS, vermenigvuldigd met de PMC verdeling per uitvoerende afdeling.

Een uitzondering wordt gevormd door de kosten van de activa (Balieplanningssysteem). Deze worden 100% toegerekend naar Aviation.

**Wijze en frequentie van meten:**

De sleutel wordt vastgesteld op het moment van opstelling van het Tactisch Plan/Budget, vaststelling vindt plaats voorafgaand aan het tariefjaar.

**Beheerder:**

Controller Operations

**Kostenplaatsen van de afdeling Aviation Management – A7b – Gedeelde sleutel obv personeelskosten PMC Aviation & Security**

**Allocatie aan: PMC Aviation, Security**

**Beschrijving afdeling:**

De hier genoemde afdelingen zijn stafafdelingen van de BA Aviation

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
40209	Six Sigma	Operationele prestaties van Schiphol verbeteren door middel van het identificeren van tekortkomingen in, en verbeteren van, werkprocessen.	Geen
40292	AM/G/Manager	Boekhoudkundige kostenplaats voor kosten welke niet kunnen worden overgeboekt naar onderliggende kostenplaatsen (bijv. voorziening dubieuze debiteuren, claims* en doorbelaste security kosten)	Geen
40294	AM/G/Ondernemingsraad	Behartigen belangen van de medewerkers	Geen
40293	AM/AC/Control Pricing	Control OU/BA Aviation activiteiten en beleidsontwikkeling havengelden	Geen

\* Dit betreft aan luchtvaartactiviteiten toerekenbare claims, alsmede publiekrechtelijke en strafrechtelijke lasten onder dwangsom en boetes, waarbij de N.V. Luchthaven Schiphol of aan haar gelieerde ondernemingen daadwerkelijk aansprakelijk kunnen worden gesteld door bestuursorganen of andere derden. Kosten die kunnen worden verantwoord betreft het claimbedrag tot het eigen risico of het bedrag dat niet kan worden verhaald op de verzekering. Daar waar het grove onzorgvuldigheid, dan wel ernstige nalatigheid betreft van (bestuurders van de) N.V. Luchthaven Schiphol of aan haar gelieerde ondernemingen, kunnen deze kosten niet worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Opgelegde publiekrechtelijke of strafrechtelijke boetes, claims en lasten onder dwangsom kunnen in geen geval worden toegerekend aan de luchtvaartactiviteiten. Claims worden niet gebudgetteerd en worden derhalve niet in de havengeldberekening opgenomen. Bij realisatie van de kosten uit hoofde van claims behoren deze niet tot verrekenbare posten. De afhandeling van claims wordt behandeld door de afdeling Corporate Legal, waarbij in samenspraak met onder andere control en pricing de wijze van verantwoording van de kosten wordt besproken.

Indien NVLS een Service Level Agreement met betrekking tot luchtvaartactiviteiten heeft afgesloten met civiele partijen, waarbij NVLS bepaalde prestaties heeft toegezegd, dan kunnen de kosten van de malus in geval van prestatie onder de afgesproken norm, niet worden toegerekend aan luchtvaartactiviteiten. Evenzo wordt ook de Bonus niet toegerekend. Dit geldt niet indien sprake is van naar kwaliteit gedifferentieerde tariefafspraken waarbij op voorhand een te leveren kwaliteit met een vast tarief wordt opgenomen zonder afspraken over bonus of malus die zou moeten worden betaald. Het grote kwaliteitsniveau is basis voor het te hanteren tarief.

**Soort kosten:**

Het betreft hier voornamelijk personeelskosten, in mindere mate advieskosten, accountantskosten voor de controle van de Regulatory Accounts en inhuurkrachten. Verder specifiek: voorzieningen dubieuze debiteuren, claims en toezichtskosten ACM.

Om administratieve redenen worden de kosten die vanuit Security worden toegerekend aan Aviation op de kostenplaats 40292 verantwoord. Vanuit deze kostenplaats vindt de allocatie voor dit deel plaats.

De kosten op de kostenplaats 40209 die samenhangen met de projecten Six Sigma die voor andere bedrijfsonderdelen zijn verricht (dus niet OU Aviation) worden door middel van D24 doorbelast. De overblijvende kosten worden gealloceerd aan Aviation en Security.

**Soort opbrengsten:**

Geen.

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

De kosten van de overige stafafdelingen (zie kostenplaatsen in tabel A7b) betreffen de BA overhead van Aviation, en worden daarom toegerekend naar de PMC's Aviation en Security. De beste driver voor bepaling van het gebruik van deze stafactiviteiten wordt gevormd door FTE-aantallen van de PMC's Aviation en Security. Er is echter geen sprake van een registratie van FTE-aantallen per PMC. De verdeling van de kosten van de overige stafafdelingen wordt daarom gebaseerd op de verhouding in personeelskosten van de PMC's Aviation en Security.

**Beheerder:**

Controller OU Aviation



**Kostenplaatsen van de afdeling Security, Safety & Environment – A7d – Gedeelde sleutel  
obv PMC Aviation & Security**

**Allocatie aan:** PMC Aviation, Security

**Beschrijving afdeling:**

De hier genoemde afdeling is een stafafdeling van Security, Safety en Environment.

Kosten- plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20291	SSE/M/M Manager	Het voeren van het management van de clusters Security, Safety en Environment.	Geen
20219	SSE/M/CC Control	Opstellen financiële rapportages en stuurinformatie.	Geen
20221	SSE/M/SU Strategische Unit	Ontwikkelen van security strategie, formuleren visie en beleid, vertalen internationale wet- en regelgeving naar Schiphol beleid, advisering COO en Management van Schiphol Group.	Geen
20233	SSSE/AO Airport Authority Officer Security	Incidentenonderzoek, Handhaving en sanctionering, Beleid en Regie, Vergunningen, Quality Control en Compliance Security en Arbo ( Bedrijfsrecherche zie doorbelasting D17b).	Geen

**Soort kosten:**

Het betreft hier voornamelijk personeelskosten.

**Soort opbrengsten:**

Op kostenplaats 20221 kunnen kosten en opbrengsten worden verantwoord in het kader van het project FLUX. FLUX is de snelle grenspassage op diverse Amerikaanse en 10 pre clearance luchthavens (global entry). De kosten en opbrengsten die behoren tot deze activiteit worden niet toegerekend aan de PMC Security.

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

De grondslag voor allocatie van kostenplaats 20291 en 20219 zijn gebaseerd op basis van de aandachtsgebieden en de daaraan gekoppelde tijdsbesteding van de manager. Het betreft Security Operations (security operatie), Security Policy (security beleid), Safety Environment en Fire Brigade (brandweer) en Airport Authority Office (backoffice). Een beschrijving van de activiteiten van deze afdelingen is opgenomen in het hoofddocument. De verdeling op basis van tijdsbesteding wordt jaarlijks ten tijde van de budgettering vastgesteld.

De grondslag voor allocatie van de kosten op kostenplaats 20221 en 20233, die voor het overgrote deel bestaan uit personeel gerelateerde kosten, is gebaseerd op een verdeling van de activiteiten van de FTE's over Aviation en Security. De FTE's die werkzaamheden verrichten voor Security zoals o.a. Compliance & Quality control worden toegerekend aan Security en de FTE's die werkzaamheden verrichten voor Aviation zoals o.a. incidentenonderzoek worden toegerekend aan Aviation. De allocatiesleutel wordt jaarlijks vastgesteld ten tijde van budgettering.

**Beheerder:**

Controller Safety, Security & Environment

## Kostenplaats van afdeling Passenger Services – A7e – Operational Planning

Allocatie aan: **PMC's Aviation, Security & Consumers Products & Services**

### Beschrijving afdeling:

De afdeling Planning & Control Operations verzorgt niet alleen de roosterplanning van alle operationele Passenger Service-afdelingen maar tevens van Security, TOM (storingsdienst), Airside Operations en enkele andere roostergroepen. Het resultaat is om ervoor te zorg dragen dat de juiste aantallen mensen, met de juiste kwalificaties op de dag van uitvoering hun functie kunnen uitoefenen. Verder is de afdeling de kennisbron mbt personele capaciteitsvragen, het vervaardigen van basisroosters, rapportages hierover en vragen op het gebied van arbeidstijden management. Ook balieplanning is een verantwoordelijkheid van de afdeling planning.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20283	Operational Planning	Human resource planningswerkzaamheden	Geen

### Soort kosten:

De belangrijkste kosten betreffen personeelskosten. Daarnaast zijn er inhuurkosten bij ziekte of afwezigheid van vaste medewerkers. Verder is een kostenpost marktonderzoek inzake balieplanning.

### Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

Gezien de aard van de werkzaamheden zijn de kosten van OPS/Planning niet direct aan een PMC toe te wijzen. De kosten van OPS/Planning worden gemaakt ten behoeve van de 'uitvoerende' afdelingen binnen Passenger Services (namelijk de planning). Bij deze uitvoerende afdelingen is deels sprake van een toerekening naar meerdere PMC's. De kosten van OPS/Planning worden daarom ook toegerekend aan meerdere PMC'S. Voor de vaststelling van de verdeelsleutel van OPS/Planning wordt gebruik gemaakt van de reeds bekende sleutels van de uitvoerende afdelingen. Deze sleutels worden gewogen met het aantal FTE's in de uitvoerende afdelingen, aangezien het aantal FTE's een goede driver is voor de mate waarin de OPS/Planning werkzaamheden verricht ten behoeve van de uitvoerende afdelingen. De verdeelsleutel wordt dus vastgesteld op basis van de FTE's per uitvoerende afdeling binnen PS, vermenigvuldigd met de PMC verdeling per uitvoerende afdeling.

### Wijze en frequentie van meten:

De sleutel wordt voor de duur van het TS vastgesteld gezien de minimale wijziging in aantal FTE's van de uitvoerende afdelingen.

### Beheerder:

Controller Operations

**Allocatiesleutel A9 OU Aviation – Gedeelde sleutel****Kostenplaats van afdeling Passenger Services – Customer Services & Information/ Call center – A9b – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten CCC****Allocatie aan: PMC' s Aviation, Concessies, Parkeren, Privium****Beschrijving afdeling:**

Het Customer Contact Center (CCC) heeft als hoofdtaak het beantwoorden van de gesprekken die binnenkomen via 0900-SCHIPHOL. De klant komt in eerste instantie in het Voice Response System, waar men de keuze uit diverse opties krijgt, uiteenlopend van vluchtinformatie tot meer luchthaven gerelateerde vragen. Kan de vraag niet automatisch beantwoord worden of maakt de klant de keuze om doorverbonden te worden met een medewerker, dan wordt het gesprek doorgezet naar het CCC. Daarnaast verzorgt de afdeling de beantwoording van email en de klachtafhandeling.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20465	A/OPS/PS/CCC (Customer Contact Center)	Informatieverstrekking via Voice Response System van gesprekken die binnenkomen via 0900-SCHIPHOL of via CCC-medewerker, klachtafhandeling, informatieverstrekking (bijv. t.a.v. vluchtinformatie, gevonden voorwerpen en commerciële producten zoals Privium)	Geen

**Soort kosten:**

De belangrijkste kosten betreffen voor het grootste deel huur van externe medewerkers. Daarnaast zijn er kosten voor telecommunicatie en personeelskosten.

**Soort opbrengsten:**

Opbrengst uit gesprekken, vergoeding per minuut.

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

Gezien de aard van de werkzaamheden, zijn de kosten van het CCC niet direct aan één PMC toe te wijzen. De toerekening aan de verschillende PMC's vindt plaats op basis van de inhoud van de geregistreerde calls (telefoongesprekken met een CCC medewerker). Op basis van het product/onderwerp waar de call betrekking op heeft, wordt de call toegewezen aan een PMC. Toewijzing vindt plaats aan de hand van registratie vragen per telefoonnummer/ email adres (voor sommige soort vragen met behulp van een keuze menu) en met behulp van een trefwoordenlijst. Ten behoeve van de toerekening wordt van de binnengekomen emails eerst de spam en email verwijderd die niet voor beantwoording in aanmerking komt. De mails die resterend worden beantwoord en meegenomen in de toerekening, waarbij een beantwoorde email gelijk staat aan vijf belminuten.

Vervolgens ontstaat een procentuele verdeling van de calls/ emails per PMC, welke gebruikt wordt ten behoeve van de toerekening.

NB. Urenregistratie zou, gezien de hoeveelheid calls, een zeer tijdrovende zaak zijn.

**Wijze en frequentie van meten:**

De verdeelsleutel voor een jaar T wordt vastgesteld op basis van de verdeling van de meldingen over het jaar T-2. Dit wordt veroorzaakt doordat de gegevens pas volledig zijn in Q2 van jaar T-1.

De opbrengsten worden op dezelfde wijze gealloceerd als de kosten.

**Beheerder:**

Controller Operations

**Kostenplaatsen van de afdeling Asset Management Staf–A9c – Gedeelde sleutel obv kostenbasis afdelingen Asset Management**

**Allocatie aan: Alle PMC's met uitzondering van die PMC's die geen diensten afnemen van Asset Management**

**Beschrijving afdeling:**

De hier genoemde afdelingen zijn stafafdelingen van de afdeling Asset Management binnen de BA Aviation. Asset Management zorgt voor continuïteit van het luchthavenproces door het ter beschikking stellen van bedrijfsmiddelen. De activiteiten in dat kader betreffen onder andere: gebouwbeheer en onderhoud van operationeel vastgoed, beheer, ontwikkeling en onderhoud van infrastructuur.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
40271	ASM/Manager	Management afdeling Asset Management	Geen
40272	ASM/Control	Control van de afdeling Asset Management	Geen
40273	ASM/Sustainability	Faciliteren van flexplekken, verhuur vergaderruimten en de organisatie van events. Daarnaast faciliteren van de transitie van Amsterdam Airport Schiphol naar een duurzame luchthaven door samen met andere partijen projecten te initiëren, faciliteren en realiseren.	Geen
20356	AIM/Manager	Management van de afdeling AIM	Geen
20365	AIM/OI	Management van de afdeling AOI, waaronder beheer van alle onderhoudssystemen, zoals bijvoorbeeld Maximo	Geen
20366	AIM/GI	Management van de afdeling AGI, waaronder (revisie)beheer van alle geografische informatiesystemen, zoals bijvoorbeeld Fuse	Geen
20372	ASM/Projectontwikkeling	Projectontwikkeling van de afdeling Asset Management	Geen

**Soort kosten:**

Het betreft hier voornamelijk personeelskosten, in mindere mate advieskosten en inhuurkrachten. Verdere specifieke posten betreffen de kosten van dotatie aan personeelsvoorzieningen en negatieve kosten voor het vormen van targets.

**Soort opbrengsten:**

Opbrengst uit vergaderarrangementen, flexplekken en membership The Grounds

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

De kosten van de stafafdelingen van Asset Management (zoals benoemd in de tabel van A9c) worden gemaakt ten behoeve van de 'uitvoerende' afdelingen binnen Asset Management (zijnde TRE, AMS en US). Bij deze uitvoerende afdelingen is deels sprake van een toerekening naar meerdere PMC's. De kosten van de stafafdelingen van Asset Management worden daarom ook toegerekend aan meerdere PMC'S. Voor de vaststelling van de verdeelsleutel van de stafafdelingen van Asset Management wordt gebruik gemaakt van de reeds bekende sleutels van de uitvoerende afdelingen. Deze sleutels worden gewogen met het aandeel in de kosten van de uitvoerende afdelingen, aangezien de kostenomvang een goede driver is voor de mate waarin de stafafdelingen van Asset Management werkzaamheden verrichten ten behoeve van de uitvoerende afdelingen.

De verdeelsleutel wordt dus vastgesteld op basis van de omvang van de kosten per uitvoerende afdeling binnen ASM, vermenigvuldigd met de PMC verdeling per uitvoerende afdeling.

Voor TRE betreft dit de kosten voordat de doorbelasting (D18) plaatsvindt. Voor US betreft dit de kosten waarbij de inkoopkosten van energie en water uitgesloten zijn. Omdat US zelf een organisatie heeft voor de inkoop van energie en water en omdat dit grote bedragen betreft wordt de kostenbasis van US gehanteerd exclusief de inkoopkosten van energie en water alvorens de verdeelsleutel van Asset Management te bepalen.

**Beheerder:**

Controller Asset Management.

**Kostenplaatsen van de afdeling Airport Operations – A9d**  
**Gedeelde sleutel obv kostenbasis afdelingen Airport Operations**

**Allocatie aan: Diverse PMC's**

**Beschrijving afdeling:**

De hier genoemde afdelingen zijn stafafdelingen van de afdeling Airport Operations. Airport Operations is verantwoordelijk voor de dagelijkse operatie op Schiphol. Alle operationele afdelingen, behalve Security en Brandweer Schiphol zijn binnen Airport Operations vertegenwoordigd. Het operationele proces bestaat uit drie subprocessen: vlucht- en vliegtuigafhandeling, passagiersafhandeling en bagageafhandeling.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20281	OPS/Management	Directeur Airport Operations inclusief secretariaat en Airport Managers	Geen
20282	OPS/Control	Financiële Business Control activiteiten tbv Airport Operations (bagage, Airside Operations en Passenger Services)	Geen
20284	OPS/ADI	Adviserend binnen Airport Operations inzake capaciteitsvraagstukken en strategische planning	Geen

**Soort kosten:**

De kosten op de kostenplaatsen betreffen voornamelijk personeelskosten en overige organisatiekosten.

**Soort opbrengsten:**

Geen

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

De kosten van de stafafdelingen van Airport Operations (OPS) (zoals benoemd in de tabel van A9d) worden gemaakt ten behoeve van de 'uitvoerende' afdelingen binnen OPS (AO, PS, BAG en ACM). Bij deze uitvoerende afdelingen is deels sprake van een toerekening naar meerdere PMC's. De kosten van de stafafdelingen OPS worden daarom ook toegerekend aan meerdere PMC's. Voor de vaststelling van de verdeelsleutel van de stafafdelingen van OPS wordt gebruik gemaakt van de reeds bekende sleutels van de uitvoerende afdelingen. Deze sleutels worden gewogen met het aandeel in de kosten van de uitvoerende afdelingen, aangezien de kostenomvang een goede driver is voor de mate waarin de stafafdelingen van OPS werkzaamheden verrichten ten behoeve van de uitvoerende afdelingen.

De verdeelsleutel wordt dus vastgesteld op basis van de omvang van de kosten per uitvoerende afdeling binnen OPS, vermenigvuldigd met de PMC verdeling per uitvoerende afdeling.

**Beheerder:**

Controller Operations

**Kostenplaats van afdeling Passenger Services/Customer Services & Information – Inlichtingen– A9e – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten Inlichtingen**

**Allocatie aan: PMC' s Aviation, Concessies**

**Beschrijving afdeling:**

De afdeling PS/CSI/I Inlichtingen verzorgt de informatievoorziening via balies in de aankomsthallen, vertrekhallen alsmede in de lounges. Daarnaast verzorgt de afdeling Inlichtingen de mobiele inzet van Airport information employees en de omroep aan passagiers en overige bezoekers van de luchthaven. Deze activiteit behoort bij het goede gastheerschap van de luchthaven en voor een zorgeloos reisproces van de passagier.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20440	A/OPS/PS/INL (Inlichtingen)	Informatievoorziening via balies en omroep aan passagiers en meeters/greeters; bijdragen aan een prettig verblijf in de terminal.	Geen

**Soort kosten:**

Op deze kostenplaats worden de kosten van de activiteit inlichtingen verantwoord. De inlichtingenbalies zijn onderdeel van het interieur van het terminalcomplex en worden verantwoord op de kostenplaats 20236 van TRE (A10). De kosten betreffen voor het grootste deel inhuur van externe medewerkers en verder nog kosten voor kleine aanpassingen van het omroepsysteem.

**Soort opbrengsten:**

Geen.

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

De informatie welke wordt versterkt via het omroepsysteem betreft een 100% luchtvaartactiviteit. De kosten met betrekking tot het omroepsysteem worden daarom voor 100% toegerekend aan Aviation.

De vragen van passagiers die worden beantwoord aan de balies hebben voor een deel ook betrekking op de PMC Concessies. De personeels- en inhuurkosten op deze kostenplaats worden daarom toegerekend aan de PMC's Aviation en Concessies. De toerekening aan de verschillende PMC's vindt plaats op basis van de inhoud van de vraagstelling. Voor de verschillende informatiepunten (balies en omroepsysteem) wordt een inschatting gemaakt van het aandeel van de vragen dat betrekking heeft op luchtvaartactiviteiten en het aandeel van de vragen dat betrekking heeft op niet-luchtvaartactiviteiten. Dit aandeel wordt gewogen met de personeelsinzet per balie/omroep om te komen tot de verdeelsleutel voor de gehele kostenplaats. Voorafgaand aan het bepalen van de sleutel is gedurende een drietal weken geteld bij de verschillende balies. Hierbij is gebruik gemaakt van handtellers. De toewijzing van de vragen aan de balies vindt plaats aan een viertal categorieën: vlucht- en ticketinformatie, bemiddeling, faciliteiten en commercieel. Als hulpmiddel zijn bij de vier categorieën een aantal trefwoorden geformuleerd, hetgeen de toewijzing vergemakkelijkt. De categorieën vlucht- en ticketinformatie en bemiddeling (voorbeeld in deze categorie: Koninklijke Marechaussee, vermiste personen etc.) worden toegerekend aan de PMC Aviation. De categorie commercieel wordt toegerekend aan de PMC Concessies. De categorie faciliteiten wordt naar rato van de reeds toegerekende categorieën vlucht- en ticketinformatie, bemiddeling en commercieel naar rato verdeeld over PMC Aviation en PMC Consumers Products & Services. De categorie faciliteiten heeft namelijk zowel PMC Aviation als PMC Concessies trefwoorden in zich. De trefwoorden zijn (niet limitatief): toiletten, rookmogelijkheid, tax refund, gebruik van kluisjes etc.



Omdat de sleutel voor de duur van het Toerekeningssysteem wordt vastgesteld kan bij het vaststellen van de sleutel voor het Toerekeningssysteem 2016-2018 de werkwijze (met name wijze van meten en niet voor de indeling in categorieën) veranderd zijn ten opzichte van de voorgaande beschrijving.

**Wijze en frequentie van meten:**

De sleutel wordt voor de duur van het Toerekeningssysteem vastgesteld.

**Beheerder:**

Controller Operations

**Allocatiesleutel A10 OU Aviation – Gedeelde sleutels m<sup>2</sup>s van het Terminalcomplex****Kostenplaatsen van de afdeling Terminal Real Estate - A10a****Allocatie aan: PMC' s Aviation, Security, Concessies, Real Estate****Beschrijving afdeling:**

Terminal Real Estate is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en beheer van de terminal.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20236	TRE/Activa	Op deze kostenplaats geen activiteit. Hierop wordt de activa geadministreerd.	Stationsgebouwcomplex incl. liften, pieren (met zitmeubilair), lounges, installaties (gebouw- en klimaatinstallaties), interieur (incl. kunstuitingen en planten), communicatie- en informatiesystemen en installatie operations room.  (zie ook A2 en A3)

**Soort kosten:**

Dit betreft de afschrijvingskosten van de activa die worden gealloceerd op basis van de gedeelde sleutel m<sup>2</sup> terminal. In deze kosten zijn ook de kosten van de kunstuitingen in het terminalcomplex opgenomen.

Voor de exploitatiekosten van de kostenplaats 20236 zie allocatiesleutel A2a (100% directe toewijzing aan PMC Aviation voor Terminal Real Estate).

**Soort opbrengsten:**

Geen

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

Het Terminal complex is één gebouw waar zowel luchtvaart als niet-luchtvaart activiteiten worden uitgevoerd. Het beheer van het gebouw ligt bij de Business Area Aviation. De kosten voor dit productiemiddel worden op basis van het daadwerkelijke gebruik toegerekend naar de verschillende PMC's.

De exploitatiekosten exclusief afschrijvingen worden toegerekend middels een doorbelasting. De integrale kosten (na doorbelasting) van TRE worden daarom voor 100% gealloceerd aan de PMC Aviation (zie beschrijving doorbelasting D18 en allocatiesleutel A2a OU Aviation). De activa en bijbehorende afschrijvingskosten van het terminalcomplex (welke geheel zijn geregistreerd op de bovengenoemde kostenplaatsen) worden middels allocatie toegerekend naar de verschillende PMC's. Deze toerekening vindt plaats in vier stappen:

### **Stap 1**

Ten behoeve van de toerekening van de activa en de afschrijvingskosten, wordt het Terminal complex allereerst verdeeld in gebouwdelen. Deze verdeling wordt gemaakt op basis van historische 'aanbouw'. Het terminalcomplex is in de loop der tijd gebouwd en uitgebreid. Zodoende zijn verschillende gebouwdelen ontstaan, waarvan de kosten ook verschillen, afhankelijk van tijdstip van bouw en bouwkundige kenmerken.

### **Stap 2**

De kosten (boekwaarde en afschrijvingskosten) per gebouwdeel worden vastgesteld op basis van de activa administratie.

### **Stap 3**

Voor installaties en overige vaste activa in het terminalcomplex (waaronder de aviobruggen) wordt de standaard regel (gebruikers principe) gehanteerd dat, indien sprake is van geheel gebruik door Aviation (of Non-Aviation), geheel wordt toegerekend aan Aviation (of Non-Aviation). De inlichtingenbalies welke ook onderdeel zijn van de activa van het Terminalcomplex, worden toegerekend naar de PMC's Aviation en Concessies op basis van de allocatiesleutel voor Inlichtingen (zie A9e OU Aviation). Indien sprake is van een gedeeld productiemiddel worden de boekwaarde en de jaarlijkse afschrijvingskosten verdeeld op basis van de m<sup>2</sup> verdeling van het betreffende gebouwdeel of, indien van toepassing, van de betreffende etage. Onder gedeelde activa wordt verstaan het gebouw als geheel zonder de specifieke activa, hierbij valt te denken aan zaken zoals het casco, de gevels, vloeren en plafonds en algemene installaties. Specifieke activa van de Non-Aviation ruimten, zoals de binnenwanden en de inrichting van winkels of specifieke installaties zijn geheel voor rekening van Non-Aviation en maken aldus geen onderdeel uit van de gemeenschappelijke kosten die over alle gebruikers worden verdeeld. De gedeelde toerekening geldt ook voor kunstuitingen en planten.

Voor het vaststellen van het gebruikt van het vloeroppervlak van het Terminalcomplex, wordt allereerst het toe te rekenen oppervlak van het terminalcomplex (per gebouwdeel en per verdieping) vastgesteld. De maatstaf die hiervoor gehanteerd wordt is het verhuurbare oppervlak (vvo). Voor de vaststelling van het vvo wordt door Schiphol Group vanaf 2010 de NEN 2580:2007, correctieblad NEN 2580/C1:2008 en de Schiphol - addendum NEN 2580 toegepast. In het Schiphol - addendum NEN 2580 zijn de uitzonderingen op de NEN 2580:2007 en correctieblad NEN 2580/C1:2008 vastgelegd.

NEN 2580 is een in de Nederlandse vastgoedwereld gecertificeerde normering. Het bevat termen, definities en bepalingmethoden voor oppervlakten van terreinen die bestemd zijn voor gebouwen en voor vloeroppervlakten en inhouden van gebouwen of delen ervan. Omdat toepassing van NEN 2580 niet altijd voorziet in het specifieke geval van een luchthaventerminal, is één voor Schiphol Group specifiek uitgangspunt toegevoegd, resulterend in Schiphol - addendum NEN 2580.

Schiphol Group past de bovengenoemde normering toe, met het oog op vergroting van consistentie en controleerbaarheid van het bemeten van de ruimtes in de Terminal en aanverwante gebouwen. De toepassing hiervan wordt door een externe partij (bijvoorbeeld Bureau Bouwcoördinatie Nederland (BBN)) geaudit en wordt een meetcertificaat afgegeven.

Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste uitgangspunten van de NEN 2580 normering die worden toegepast op de m<sup>2</sup> verdeling van het Terminalcomplex en aanverwante gebouwen.

Bij de bepaling van de VVO wordt niet meegerekend:

- een ruimte die dient voor het onderbrengen of bedienen van gebouwinstallaties;
- een trappenhuis, met inachtneming van de een-op-een regel\*;
- een voorziening voor verticaal verkeer, trappgat of liftschacht; toegangssluisen naar trappenhuis indien de sluis uitsluitend toegang biedt tot het trappenhuis;

- een schalmgat of vide, indien de oppervlakte daarvan groter is dan of gelijk is aan 4,0 m<sup>2</sup>;
- de oppervlakte van delen van vloeren waarboven de netto-hoogte kleiner is dan 1,5 m;
- een vrijstaande bouwconstructie en een leidingschacht indien de horizontale doorsnede daarvan
- bij schuine kolommen inclusief het gedeelte van de ruimte daaronder dat lager is dan 1,5 m – groter is dan of gelijk is aan 0,5 m<sup>2</sup>;
- een dragende binnenwand;
- een ruimte voor horizontaal verkeer indien deze uitsluitend dient voor het bereiken van een installatieruimte of een nooduitgang, met inachtneming van de een-op-een regel. De een-op-een regel is de regel dat een gang die uitsluitend leidt naar een technische ruimte dan wel naar een nooddeur dan worden de m<sup>2</sup> van die gang als gebouwgebonden beschouwd (en volgt daarmee de toerekening van de technische ruimte en de nooddeur)

Bij het bepalen van het verhuurbare oppervlak geldt:

- metselwand (statisch) gemeten tot aan de wand;
- betonwand (statisch) gemeten tot aan de wand;
- binnenwand (niet statisch) gemeten tot aan het hart van de wand;
- systeemwand (niet statisch) gemeten tot aan het hart van de wand;
- gevelconstructie (statisch) gemeten tot aan de constructie.

Na vaststelling van het verhuurbaar oppervlak per gebouwdeel, op basis van de Schiphol - addendum NEN 2580 normering, wordt vastgesteld hoe dit oppervlak verdeeld is over de verschillende PMC's. Hiertoe is een aantal **regels voor nadere uitwerking** gesteld voor de toerekening van m<sup>2</sup> naar PMC's:

- Ruimten die niet tot het verhuurbare oppervlak (conform Schiphol - addendum NEN 2580) horen, worden niet meegenomen in de berekening van de m<sup>2</sup> allocatiesleutel. Dit betekent de facto dat de kosten van deze ruimten worden toegerekend naar de PMC's naar rato van hun gebruik van het verhuurbare oppervlak in het betreffende gebouwdeel. Indien sprake is van dergelijke ruimten (die niet tot het verhuurbaar oppervlak behoren) die dedicated worden gebruikt door luchtvaartactiviteiten dan wel niet luchtvaartactiviteiten, dan worden deze dedicated toegerekend.
- Alle ruimten binnen het verhuurbare oppervlak worden toegerekend aan een PMC op basis van het feitelijke gebruik op peildatum 1 juli van elk jaar. Een eenmalige peiling per jaar wordt representatief geacht voor het feitelijk gebruik, dit geldt zowel voor ruimten met een permanent karakter als voor ruimten die vaker van functie wisselen, zoals promotiestands voor reclamedoeleinden (zoals opgestelde auto's).
- Uitrolbare winkels worden toegerekend in de uitgerolde toestand.
- Aan etalages, open winkelpuien en balies wordt één extra strekkende meter vloeroppervlak toegerekend. Dit geldt ook voor uitrolbare winkels. Bij gesloten puien, dat wil zeggen blinde wanden, geldt deze regel niet. De extra meter bij etalages en open puien wordt gebruikt door winkelend publiek en winkels in het kader van de niet-luchtvaartactiviteit.
- Voor reclame objecten op een smalle voet, wordt het m<sup>2</sup> gebruik gemeten op 1.50 m hoogte.
- Het vloeroppervlak in gebruik door personeel om hun kantoor in terminal West te bereiken (aankomst 3), winkelbevoorrading en voor planten en staande kunstuitingen is niet vast te leggen in de PMC tekeningen van de terminal. Om dit gebruik niet (geheel) toe te rekenen aan luchtvaartactiviteiten wordt een forfaitaire (éénmalig te bepalen) korting toegepast op de aan luchtvaartactiviteiten toerekenbare vierkante meters. De korting wordt berekend op basis van daadwerkelijk gebruik en geldt voor de hele geldigheidsduur van het Toerekeningssysteem (zie bijlage 7 Forfaitaire vaststelling m<sup>2</sup> correcties Terminal complex).

- Passagierstoiletten in Terminal 1, 2 en 3 op de begane grond en de verdiepingen daarboven worden voor 50% toegerekend aan Aviation en voor 50% toegerekend aan Concessies. Op deze verdiepingen bevinden zich de aankomst- en vertrekhallen en publieke lounges.
- De toiletten op pieren (inclusief overlagingen) worden toegerekend aan de PMC Aviation.
- De allocatie van m<sup>2</sup> aan de PMC Security omvat alle m<sup>2</sup> Terminal die specifiek worden gebruikt voor de beveiliging van passagiers en hun bagage en voor de faciliteiten voor grenscontrole.
- “Restruimtes”, dat wil zeggen ruimtes die door de plaatsing van een bepaalde commerciële functie logischerwijs niet toegankelijk zijn en hierdoor niet functioneel zijn voor de flow, worden aan de functie toegewezen, welke de ontoegankelijkheid veroorzaakt. Denk hierbij aan een ruimte achter een winkel in een pier aan de buitengevel. Door het plaatsen van de winkel is deze ruimte niet langer bruikbaar. Deze restruimte wordt alsdan toegewezen aan de winkel.
- Op Plaza passeren verschillende typen gebruikers. Te denken valt hierbij aan luchtvaartgebonden passanten zoals passagiers, afhalers/wegbrenger, luchtvaartgebonden personeel en aan niet luchtvaartgebonden passanten, zoals van trein naar trein en van trein naar bus overstappende reizigers, niet luchtvaartpersoneel, en publiek met het enige doel om te winkelen op Plaza. Voor zover deze passanten geen luchtvaartgebonden doel van hun reis naar Schiphol hebben mag de ruimte voor deze passanten niet aan luchtvaartactiviteiten worden toegerekend. Jaarlijks wordt door de Schiphol afdeling Market Research en Intelligence tellingen gedaan van het aantal gebruikers van Plaza en met welk doel ze daar verblijven. De uitkomsten van dit onderzoek (Plaza Profiel en gedrag onderzoek) vormen de basis voor de correctie ‘centrale driehoek Plaza’. Deze centrale driehoek wordt in het Schiphol systeem oorspronkelijk toegerekend aan Aviation. Vervolgens wordt deze toerekening deels gecorrigeerd (van Aviation naar Non Aviation toe). Deze correctie is voor het gebruik door andere dan Aviation gebruikers van de centrale driehoek Plaza. Alle hierboven weergegeven gebruikersgroepen worden gecategoriseerd aan Aviation of aan Non Aviation. De basis voor de Plaza Profiel- en gedrag rapportage wordt gevormd door de Plazamonitor. De Plazamonitor kent 6 metingen per jaar. Per keer worden de metingen over 5 dagen gespreid. Er wordt bij elke meting op de zelfde dagen en tijden gemeten (waarbij de tijden over de dag verspreid zijn, zodat een representatief beeld wordt verkregen van de passanten op Plaza). Alleen bezoekers die Schiphol Plaza verlaten worden aangesproken. Derhalve wordt bij de uitgangen van Plaza geïnterviewd: het betreft de uitgangen naar het J. Dellaert plein, de uitgang naar parkeergarage P1, de NS perrons en de opgangen naar de vertrekhallen. Bij de opgangen naar de vertrekhallen worden alleen vertrekkende passagiers geïnterviewd, aangezien dit voor hen de plaats is waar zij Schiphol Plaza verlaten. Wegbrengers bijvoorbeeld kunnen ook op deze locatie aangetroffen worden maar vallen op dat moment in de categorie “buiten doelgroep” omdat zij later terug komen om Plaza vervolgens definitief te verlaten via de uitgangen naar de parkeergarages, J. Dellaertplein of NS station. Aan elke 3e passant wordt gevraagd in welke doelgroep de passant valt (Schiphol medewerker, recreant, afhaler, wegbrenger etc) zonder dat vooraf medewerking wordt gevraagd voor het gehele onderzoek. Na het beantwoorden van deze vraag wordt vervolgens medewerking aan het volledige onderzoek gevraagd. Voor de Plaza Profiel- en gedrag rapportage is daarom alleen de eerste vraag uit de vragenlijst van belang. De overige vragen brengen systematisch de kwaliteitsperceptie van Schiphol Plaza in kaart van de verschillende doelgroepen en zijn in dit kader niet van belang. Het onderzoek wordt elk jaar, en voor elke meting volgens dezelfde systematiek uitgevoerd. De definitie van niet luchtvaart gebonden passanten is als volgt: dit betreft de totale categorieën OV reizigers, recreanten en overige alsmede een aandeel van de medewerkers die op de locatie Schiphol werkzaam zijn (dus ook bijvoorbeeld medewerkers Security bedrijven) in de niet-luchtvaart gebonden activiteiten.

- Expeditieruimten in het terminalcomplex worden gebruikt voor niet luchtvaartactiviteiten en op grond daarvan toegerekend aan niet luchtvaartactiviteiten.
- Ruimtes welke zijn gereserveerd voor permanent gebruik van Non-Aviation worden toegerekend aan Non-Aviation.
- De term lounges wordt gebruikt voor twee soorten van verblijfsgebied op Schiphol. Het verblijfsgebied achter security check dan wel paspoortcontrole (niet commercieel en toegerekend aan de PMC Aviation onder aftrek van het gebruik door Non Aviation voor bijvoorbeeld winkels en horeca). Daarnaast bestaan er specifieke airlines lounges die commercieel zijn verhuurd en worden toegerekend aan de PMC Rental Terminal. De toegang en het gebruik van deze commercieel verhuurde ruimten valt in principe niet onder de zeggenschap van Schiphol.
- De ruimten onder de pieren (begane grond) worden veelal verhuurd (en worden niet toegerekend aan Luchtvaartactiviteiten) aan luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren, schoonmaak bedrijven etc. Dit zijn de kantoren en bedrijfsruimten die de luchtvaartmaatschappijen nodig hebben voor het primaire operationele proces van het afhandelen van passagiers en hun bagage. Deze ruimten zijn verschillend benaderbaar. Er zijn ruimten die vanaf de terminal (binnenuit) kunnen worden bereikt, dan wel vanaf randwegen en platformen (buitenaf), dan wel van beide kanten benaderbaar.
- Ov chip palen staan in clusters van twee opgesteld. De ov chippalen staan elk op een kleine grondplaat. De oppervlakte van de twee grondplaten, alsmede de tussenliggende wachruimte (die even groot is als 1 grondplaat), wordt zonder m<sup>2</sup> voor wachruimte toegerekend aan Non Aviation. Men passeert de ov paal zonder te stoppen, derhalve wordt geen wachruimte toegerekend. De NS kaartautomaten staan in clusters van vier opgesteld. Hier wordt per kaartautomaat een meter wachruimte toegerekend. De oppervlakten van de clusters van 4 kaartautomaten alsmede de toegerekende wachruimte vóór de clusters worden toegerekend aan Non Aviation.

\* Als peildatum voor de vaststelling van deze verdeelsleutel geldt 1 juli van elk jaar. De verdeling van m<sup>2</sup> zoals die op dat moment worden gebruikt, wordt gebruikt voor de toerekening van afschrijvingskosten- en activa van het daaropvolgende jaar. Voor de berekening van de tarieven, die worden vastgesteld voor 1 november (en ingaan op 1 april van het volgende jaar) wordt ook deze peildatum 1 juli aangehouden. Indien sprake is van een aanpassing van tarieven per 1 november (vaststelling voor 1 juni) dan wordt als peilmoment aangehouden 1 januari daaraan voorafgaand, of zo mogelijk, een recentere datum. Een uitzondering geldt indien alleen de security tarieven worden aangepast per 1 november. Voor deze aanpassing mag de peiling van 1 juli van het voorafgaande jaar worden aangehouden.

#### **Stap 4**

De kosten per gebouwdeel worden toegerekend aan de verschillende PMC's op basis van de vastgestelde m<sup>2</sup> verdeelsleutel per gebouwdeel.

Grensscheidings-faciliteiten worden voor 100% aan Security toegerekend.

#### **Wijze en frequentie van meten:**

De m<sup>2</sup> sleutel wordt per 1 juli van het jaar voorafgaand aan het tariefjaar vastgesteld.

#### **Beheerder:**

Controller Asset Management

**Allocatiesleutel A11 OU Aviation – Ongedeelde activa: 100% PMC Aviation of 100% PMC Security**

**Kostenplaatsen van de afdeling Bagage – A11a – 100% PMC Aviation of 100% PMC Security**

**Allocatie aan:** PMC' s Aviation, Security

**Beschrijving afdeling:**

Zie voor exploitatiekosten van de afdeling bagage allocatiesleutel A1c.

In deze allocatie worden alleen de activa en de bijhorende afschrijvingskosten verantwoord.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
20340	BGO/Management	Management operationele afdeling (met medewerkers in continudienst en dagdienst) binnen afdeling Bagage (zie ook A1c).	Bagage systemen en –materieel, bagage systemen tbv security apparatuur

**Soort kosten:**

Afschrijvingen

**Soort opbrengsten:**

Geen

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

Deze kostenplaats heeft activa die ofwel geheel gealloceerd worden naar de PMC Aviation ofwel geheel naar de PMC Security al naar gelang de functionaliteit. In de bagagekelder zijn naast de bagage systemen ten behoeve van Aviation ook activa aanwezig die in gebruik zijn in verband met security maatregelen. Denk hierbij aan screeningapparatuur. Om deze apparatuur in te bouwen in het bagagesysteem moet vaak de bagagetransportband verlegd worden. Deze extra stukken bagageband worden beheerd door de afdeling bagage en de bijbehorende kosten (activa, afschrijvingen) worden toegerekend aan de PMC Security.

**Wijze en frequentie van meten:**

Allocatie vindt plaats op grond van vastgelegde sleutels in het activa register.

**Beheerder:**

Controller Operations

**Allocatiesleutel A12 OU Aviation – Gedeelde sleutel op basis van gebruik wagenpark****Kostenplaatsen van de afdeling Airfield Maintenance Services/Equipment & Fleetmanagement – A12a – Gedeelde sleutel op basis van gebruik wagenpark****Allocatie aan:** Alle PMC's**Beschrijving afdeling:**

De afdeling Airfield Maintenance Services/Equipment & Fleetmanagement is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het wagenpark van Schiphol Group.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
40346	AMS/EFM/ Fleetmanagement	Beheer wagenpark van Schiphol Group, zowel van voer- en werktuigen voor uitvoering van werkzaamheden aan airside (zoals crashtenders, sneeuwvoertuigen, auto's operationele dienst) als van voertuigen in gebruik aan landside (MT lease auto's, dienstvoertuigen en Transcar auto's).	Voertuigen
40347	AMS/EFM/Garage	Onderhoud wagenpark van Schiphol Group, zowel van voer- en werktuigen voor uitvoering van werkzaamheden aan airside (zoals crashtenders, sneeuwvoertuigen en auto's operationele dienst) als van voertuigen in gebruik aan landside (MT lease auto's, dienstvoertuigen, Transcar auto's).	Voertuigen en werktuigen

**Soort kosten:**

De kosten van beheer, onderhoud, afschrijving en brandstof van de voertuigen van het wagenpark, inclusief de kosten van de afdeling. Op kostenplaats 40346 en 40347 worden kosten verantwoord die samenhangen met het beheer en onderhoud van voertuigen voor de verschillende bedrijfsonderdelen. Een groot deel van de activiteiten zijn uitbesteed.

**Soort opbrengsten:**

Geen.

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

De kosten van de afdeling Airfield Maintenance Services/Equipment & Fleetmanagement (zoals benoemd in de tabel van A12) worden gemaakt ten behoeve van de afdelingen die voertuigen gebruiken. Bij deze afdelingen is deels sprake van een toerekening naar meerdere PMC's. De kosten van Airfield Maintenance Services/Equipment & Fleetmanagement worden daarom ook toegerekend aan meerdere PMC's.

Voor de kosten geldt dat deze worden gealloceerd op basis van gebruik van de voertuigen door afdelingen. De voertuigen van Transcar worden op basis van gehuurde aantal uren toegerekend (niet dedicated voertuigen voor een afdeling). Alle overige voertuigen kunnen rechtstreeks aan een afdeling worden toegerekend (dedicated gebruik).



Vervolgens wordt de allocatiesleutel zoals die geldt voor de betreffende afdeling gebruikt voor de toerekening naar de verschillende PMC's. Aldus ontstaat een algemene gedeelde sleutel die gebruikt wordt voor de toerekening van alle kosten en opbrengsten van de kostenplaatsen van Airfield Maintenance Services/Equipment & Fleetmanagement .

**Wijze en frequentie van meten:**

Peilmoment voor de vaststelling van de verdeelsleutel is jaarlijks bij het vaststellen van het Business Plan/Budget waarbij gekeken wordt naar het verbruik per afdeling in de afgelopen periode.

Met betrekking tot de activa wordt een onderscheid gemaakt tussen activa die voor 100% ten behoeve van één afdeling zijn en gedeelde activa. Voor de 100% activa wordt de verdeelsleutel van die afdeling gebruikt. Voor de gedeelde activa wordt de algemene sleutel (zoals boven beschreven) gebruikt voor de verdeling.

**Beheerder:**

Controller Asset Management

## **4.2 Allocaties OU Consumers Products & Services**

De OU Consumers Products & Services wordt voornamelijk gealloceerd aan de volgende PMC's:

- PMC Concessies (201)
- PMC Parking & Mobility Services (202)
- PMC Ad's & info (203)
- PMC Premium Services (205)
- PMC Retail Operations (207)

Getracht is om de afdelingen (kostenplaatsen) zoveel mogelijk aan één PMC te kunnen alloceren, ten behoeve van vereenvoudiging van de toerekening (100% allocatiesleutels in plaats van gedeelde allocatiesleutels) en van de analyse.

Bij OU Consumers Products & Services zijn de volgende allocatiesleutels per kostenplaats te onderscheiden:

- A1 100% PMC Concessies
- A2 100% PMC Parking & Mobility Services
- A3 100% PMC Ad's & info
- A4 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel kosten luchtvaartactiviteiten
- A6 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel Opbrengsten (PMC's Concessies, Parking & Mobility Services, Ad's & info en Privium)
- A7 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel FTE (PMC's Concessies, Parking & Mobility Services, Ad's & info en Privium)
- A8 Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel registratie diverse activiteiten (PMC's Aviation, Concessies en Parking & Mobility Services)

Alleen de sleutels A4 en A8 hebben effect op de toerekening van kosten en opbrengsten naar luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation & PMC Security). Hierna wordt daarom alleen de allocatie van die kostenplaatsen binnen de OU Consumers Products & Services beschreven waar deze sleutels (A4 en A8) worden gehanteerd.

**Allocatiesleutel A4 OU Consumers Products & Services – Gedeelde sleutel kosten luchtvaartactiviteiten**

**Kostenplaats van Privium – A4 – Gedeelde sleutel kosten luchtvaartactiviteiten**

**Allocatie aan:** PMC' s Premium Services, Security

**Beschrijving afdeling:**

De afdeling Privium is verantwoordelijk voor de exploitatie van het loyaliteitsprogramma Privium.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
30209	Privium	Exploitatie Privium product: Administratie/beheer ledenbestand; promotie en ledenwerving.	Div. inventaris: Privium service centre, inventaris op parkeerplaatsen.

**Soort kosten:**

Voornamelijk personeelskosten en commerciële kosten.

**Soort opbrengsten:**

Opbrengst Privium lidmaatschappen

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

Aangezien de kosten voor de Automatische Grens Passage (AGP) worden gealloceerd naar de PMC Security, wordt als proxy voor de toerekenbare opbrengsten het bedrag van de kosten van de Automatische Grens Passage toegerekend vanuit de opbrengsten van kostenplaats Privium naar de PMC Security. Deze toerekening is inclusief de daarmee samenhangende ontwikkelingskosten.

**Wijze en frequentie van meten:**

De verdeelsleutel wordt jaarlijks (in augustus, ten behoeve van het Tactisch Plan/Budget voor het volgende jaar) vastgesteld.

**Beheerder:**

Controller OU Consumers Products & Services

**Allocatiesleutel A8 OU Consumers Products & Services – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten**

**Kostenplaats van Market Research & Intelligence – A8 – Gedeelde sleutel Registratie diverse activiteiten**

**Allocatie aan: PMC' s Concessies en Parking & Mobility Services**

**Beschrijving afdeling:**

De afdeling Market Research & Intelligence voert diverse marktonderzoeken uit onder consumenten, passagiers en zakelijke klanten van Schiphol Group.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
30330	Market Research & Intelligence	Marktonderzoek t.b.v. marketing- en beleidsbeslissingen, genereren nieuwe markt-, product- en klantinformatie en Continu Onderzoek passagiers.	Geen

**Soort kosten:**

Voornamelijk personeelskosten en externe kosten voor marktonderzoek. De afdeling Market Research & Intelligence verricht verder diverse onderzoeken. De onderzoeken worden voor een groot deel uitbesteed waardoor de afdeling uitsluitend een soort regiefunctie vervult.

**Soort opbrengsten:**

Verkoop van data (onderzoeksresultaten), concessie inkomsten Mobile Centre (derden die onderzoeken verrichten in de terminal) en inkomsten uit verkoop van email adressen aan derden.

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

De kosten die resteren (na doorbelasting van het continu onderzoek zie hiervoor D9 OU Consumers Products & Services) worden volledig aan Non Aviation gealloceerd (PMC Consumers Products & Services en PMC Parking & Mobility Services). Hoewel bij deze allocatiesleutel geen allocatie plaatsvindt aan de PMC Aviation is de beschrijving van de allocatiesleutel hier wel opgenomen. Dit omdat voorafgaand aan de allocatiesleutel wel een doorbelasting (D9) plaatsvindt naar Aviation.

**Wijze en frequentie van meten:**

De verdeelsleutel wordt jaarlijks (in augustus, ten behoeve van het Tactisch Plan/Budget voor het volgende jaar) vastgesteld, naar rato van het tijdsbeslag van de onderzoeken over de verschillende opdrachtgevers.

De opbrengsten worden naar rato van de gealloceerde kosten toegerekend.

**Beheerder:**

Controller OU Consumers Products & Services

### **4.3 Allocaties OU SRE en SRE deelnemingen**

De OU SRE wordt voornamelijk gealloceerd aan de volgende PMC's:

- PMC Real Estate (301)
- PMC Rental Terminal (302)

De SRE deelnemingen (nationaal en internationaal) worden (naar rato van het aandeel van SRE/SG in deze dochters en joint ventures) gealloceerd aan de volgende PMC:

- PMC Real Estate (301)

Getracht is om de afdelingen (kostenplaatsen) zoveel mogelijk aan één PMC te kunnen alloceren, ten behoeve van vereenvoudiging van de toerekening (100% allocatiesleutels in plaats van gedeelde allocatiesleutels) en van de analyse. Binnen OU SRE zijn specifieke kostenplaatsen die geheel naar PMC Rental Terminal worden gealloceerd.

Bij OU SRE en SRE deelnemingen zijn de volgende allocatiesleutels per kostenplaats te onderscheiden voor de Winst en Verliesrekening:

- A1 100% PMC Real Estate
- A2 100% PMC Rental Terminal

Beide allocatiesleutels hebben géén effect op de toerekening van kosten en opbrengsten naar luchtvaartactiviteiten (PMC Aviation & PMC Security). Los van de doorbelastingen is er aldus geen sprake van toerekening van exploitatiekosten vanuit deze OU's naar de PMC's Aviation en Security. De allocatiesleutels voor de Winst en Verliesrekening van de OU SRE en van de SRE deelnemingen worden hier daarom niet nader beschreven.

Alle activa van OU SRE en SRE deelnemingen worden gealloceerd naar de PMC Real Estate (301) omdat deze activa direct gerelateerd zijn aan de vastgoedactiviteiten.

#### **Toerekening van kosten / activa die verband houden met het aanhouden van strategische grondreserves ten behoeve van toekomstige luchtvaart activiteiten (kostenplaats 70410):**

Schiphol Group heeft reeds diverse grondposities, gelegen rondom de luchthaven Schiphol, in eigendom. Tevens koopt Schiphol Group (van tijd tot tijd) nieuwe strategische grondposities, zodat de toekomstige uitbreiding van de luchthaven gerelateerde activiteiten veilig gesteld kan worden. Op termijn is deze extra areaalruimte benodigd om te kunnen voldoen aan de wettelijk vastgelegde verplichting om Schiphol verder als Mainport te kunnen ontwikkelen. Conform de bepalingen uit de Wet luchtvaart is Schiphol Group verplicht om invulling te geven aan de continuïteit van de Mainport (zie art 8.2a lid 3 en 8.25a). Om aan deze verplichtingen te kunnen voldoen moet Schiphol tijdig over de benodigde gronden kunnen beschikken om capaciteitsuitbreidingen te kunnen realiseren.

Deze activa worden in de Jaarrekening, op basis van IFRS, aangemerkt als "Activa in aanbouw of ontwikkeling ten behoeve van toekomstige operationele activiteiten". De gronden mogen nog niet worden toegerekend aan de RAB voor luchtvaartactiviteiten. In tegenstelling tot de overige activa in aanbouw of ontwikkeling wordt over de strategische grondreserves ook geen bouwrente berekend, zolang deze gronden niet in ontwikkeld zijn voor luchtvaartactiviteiten.

Ten behoeve van een gedeeltelijke dekking van het kapitaalbeslag door deze grondreserves, wordt op het moment van ingebruikname wel bouwrente berekend ter hoogte van het risicovrije rendement (op gelijke wijze bepaald als de factor  $R_f$  zoals toegelicht onder hoofdstuk 9.1.2) voor de vijf daaraan voorafgaande jaren, voor zover deze gronden deze jaren ook daadwerkelijk in eigendom van Schiphol Group waren. Eventuele opbrengsten die door de gronden gegenereerd zijn worden hier op in mindering gebracht. Het aldus berekende bedrag aan bouwrente wordt opgenomen in de activering van de betreffende gronden. Op deze geactiveerde bouwrente wordt niet afgeschreven.

**Beheerder:** Controller Schiphol Real Estate

## 4.4 Allocaties OU ICT

### Beschrijving afdeling:

De afdeling Informatie & Communicatie Technologie (ICT) draagt binnen Schiphol Group op centraal niveau zorg voor ICT diensten.

OU ICT allocceert de kosten voor de dienstverlening aan alle PMC's.

Met betrekking tot de kosten van ICT wordt de volgende onderverdeling gehanteerd:

1. Specifieke beheerkosten.
2. Generieke beheerkosten.
3. Projectkosten (niet activeerbaar).
4. Afschrijvingen (en activa).
5. Opbrengsten.

### Allocatiesleutels ICT

De onderdelen zoals hierboven genoemd leiden tot een gewogen sleutel, de 'ICT PMC sleutel'. De 'ICT PMC sleutel' wordt ten tijde van het Tactisch Plan proces voorcalculatorisch bepaald voor het komende jaar en is over een boekjaar constant.

#### 1. Specifieke beheerkosten (zie pagina 63 figuur 1, nummer 1)

Specifieke kosten voor beheer zijn kosten die gemaakt worden voor het beheer van diensten in opdracht van interne opdrachtgevers. Deze kosten worden per dienst berekend en vastgelegd in een Financiële bijlage. In de Service Level Agreement (SLA) staan naast de jaarlijkse beheerkosten ook de afgesproken performance en voorwaarden beschreven. De SLA wordt ondertekend door de opdrachtnemer en de functioneel eigenaar van de ICT dienst. Het totaal aan afgesloten SLA's en de daar bijbehorende beheerkosten worden jaarlijks vastgelegd in het kostenmodel ICT.

De SLA's hebben altijd één functionele eigenaar (opdrachtgever aan ICT). Het gebruik van de ICT dienst kan specifiek zijn voor één PMC of voor meerdere PMC's. De kosten van de SLA's worden toegerekend aan de PMC's op basis van het gebruik. De afdelingen binnen Aviation en Security zijn voor ongeveer 56% van de ICT kosten (peildatum 2015) functioneel eigenaar. Dit betekent niet dat de PMC's Aviation en de PMC Security ook daadwerkelijk in totaal 56% van de ICT kosten toegerekend krijgt. De SLA's waar PMC Aviation en PMC Security functioneel eigenaar zijn kunnen ook gebruikt worden door Non Aviation. Het omgekeerde kan ook het geval zijn. Non Aviation is functioneel eigenaar maar PMC Aviation en/of PMC Security krijgen ook kosten toegerekend, omdat deze applicatie ook voor Luchtvaartactiviteiten gebruikt. Daarnaast zijn er ook Corporate activiteiten welke toegerekend worden aan Aviation en Non Aviation activiteiten, zoals Oracle EBS en kantoorautomatisering.

Hieronder volgen voor het inzicht een aantal voorbeelden van SLA's, waarin het onderscheid tussen SLA's geheel voor één PMC, alsmede SLA's voor diverse PMC's tot uitdrukking komt.

- Centraal Informatie Systeem Schiphol (CISS): een afdeling binnen Aviation is de functionele eigenaar van CISS. De kosten van deze SLA worden 100% toegerekend aan de PMC Aviation. Het CISS levert voor elke vlucht relevante informatie zoals aankomst- of vertrektijd, bestemming of herkomst, de incheckbalie, de gate en de toegewezen bagageband.
- Gemeenschappelijk Meldkamer Infrastructuur (GMI): een afdeling binnen Security is de functionele eigenaar van de kosten van deze SLA. De kosten worden voor 100% toegerekend aan de PMC Security. Op het moment dat camera's voor Non Aviation activiteiten, bijvoorbeeld camera's op parkeerterreinen gekoppeld worden aan het GMI zal een deel van de kosten worden toegerekend aan Non Aviation. De toerekening zal

dan plaatsvinden op basis van het aantal camera's met een Non Aviation doel ten opzichte van het totale aantal camera's.

- DTRS (Digital Trunking Radio System): een afdeling binnen Aviation is de functionele eigenaar van DTRS, maar deze ICT dienst wordt door meerdere PMC's gebruikt. Het betreft het portofoon gebruik op de luchthaven. De toerekening aan de PMC's wordt bepaald op basis van het aantal gebruikte portofoons per afdeling. De desbetreffende afdeling heeft een PMC sleutel, waar de sleutel van de dienst DTRS gewogen gemiddeld op wordt gebaseerd.
- Schiphol Parking & Mobility Services is de functionele eigenaar van deze ICT dienst en betreft alle ICT toepassingen op de parkeerterreinen zoals software bij parkeerinstallaties en software bij de betaalautomaten. De toerekening is 100% aan PMC Parking & Mobility Services.
- Maximo: een afdeling binnen Aviation is de functionele eigenaar van de ICT dienst Maximo. Deze applicatie betreft het asset onderhoudssysteem van Schiphol. Diverse afdelingen binnen Schiphol gebruiken de applicatie, ook de afdeling Non Aviation. De afdelingen hebben een PMC sleutel, die vervolgens gewogen gemiddeld (afdelingsleutel en aantallen) leiden tot een sleutel voor de applicatie Maximo.

Met ingang van 2015 vindt de toerekening van uren aan projecten plaats op basis van de beschrijving zoals hieronder weergegeven. Bij een project kan sprake zijn van de inzet van interne medewerkers, inzet van externe medewerkers, dan wel een combinatie van de twee voorgaande. Deze interne medewerkers en de externe medewerkers hebben een andere wijze van bepalen van het uurtarief en daarmee ook van de hoogte van het tarief per uur.

#### **Inzet interne medewerkers**

Het tarief van interne medewerkers wordt als volgt berekend:

- Toewijzing van directe salariskosten(salariskosten, sociale lasten en pensioenkosten) aan functiegroepen binnen de OU PLUS. Functiegroepen zijn o.a. Senior projectmanager, projectmanager, junior projectmanager en opzichter.
- Toerekening van overhead ter dekking van de indirecte kosten. Deze overhead bestaat uit de salariskosten voor de indirecte functies (staf en control van OU PLUS) en de overige algemene kosten (bijvoorbeeld advieskosten, reis-en verblijfkosten en contributies). Deze functies schrijven geen uren op de projecten. De overheadkosten worden verdeeld over de functiegroepen op basis van het aantal fte's per functiegroep. Vervolgens vindt een correctie plaats voor die functiegroepen die weinig gebruik maken van overhead (bijvoorbeeld opzichters als buitenfunctie). De correctie betreft een standaard afslag van 75% of 50%. De correctie is gebaseerd op een ervaringspercentage en kan jaarlijks worden geactualiseerd.
- Tenslotte wordt het totaal van salariskosten en overheadkosten per functiegroep gedeeld door het aantal declarabele uren per functiegroep. Dit leidt tot een gemiddeld uurtarief per functiegroep. Declarabiliteit is de verhouding tussen het aantal declarabele uren en het totaal aantal werkuren van de functiegroep. De declarabiliteit van een functiegroep varieert tussen de 70% en 89%. Dit is gebaseerd op een ervaringspercentage en kan jaarlijks worden geactualiseerd.



## **Inzet externe medewerkers**

- Met ingang van 2015 worden de directe kosten van inhuur van de externe medewerker op het project geboekt. Dit gebeurt zonder opslag voor overhead etc.

## **2. Generieke beheerkosten**

Generieke kosten (Shared Service en clusters) voor beheer zijn kosten die gemaakt worden voor het beheer van diensten voor meerdere opdrachtgevers of Schiphol Group.

Door middel van een objectieve cost driver worden de generieke kosten vervolgens toegerekend aan de SLA (zie figuur 1 nummer 2A) die gebruikt maakt van deze generieke diensten. Wanneer de bepaalde generieke ICT service geen duidelijke relatie met SLA's vertoont (figuur 1 nummer 2B), o.a. Projectmanagement, Data- en telecommunicatiekosten (vast en mobiel), kosten generieke infrastructuur, kantoorautomatisering (incl kosten van PC's, 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> lijns support kantoorautomatisering, architectuur) worden de kosten door middel van generieke PMC sleutels rechtstreeks aan de PMC's gealloceerd.

De generieke ICT PMC sleutels zijn:

- Kantoorautomatisering user ID's;
- Kantoorautomatisering Mobiel;
- Gewogen sleutel (obv user ID's en Mobiel);
- Projectmanagement.

## **3. Projectkosten (niet activeerbaar)**

Projectkosten zijn kosten die ICT maakt voor projecten en die niet geactiveerd kunnen worden. Dit betreft kosten van de I&D fase en niet activeerbare specifieke kosten in de uitvoeringsfase (in overeenstemming met de AO concernrichtlijnen van Schiphol Group). Per project worden in Oracle de kosten die ICT maakt geregistreerd. In de taakstructuur van de projecten wordt onderscheid gemaakt in activeerbare- en niet-activeerbare kosten. Zowel interne als externe medewerkers verantwoorden hun uren op de desbetreffende projecten. Het uurtarief waartegen zij dit doen is een gemiddeld uurtarief per functie. In dit uurtarief is ook een evenredig deel van de overheadkosten opgenomen. Onder overheadkosten wordt verstaan: kosten van General Manager, Secretariaat en Communicatie. Deze kosten hebben geen relatie met de SLA's en worden op basis van de PMC sleutel Projectmanagement rechtstreeks aan de PMC's gealloceerd.

## **4. Afschrijvingen (en activa)**

Voor ICT activa die specifiek voor een opdrachtgever wordt gerealiseerd, wordt per actief een specifieke sleutel vastgesteld. Deze sleutel wordt vastgelegd in het beslisdocument en indien van toepassing in de realisatie jaarlijks aangepast op basis van daadwerkelijk gebruik. Voor ICT activa die door alle PMC's wordt gebruikt, wordt de sleutel gehanteerd, die gelijk is aan de 'ICT PMC sleutel' zoals ook bij de exploitatie wordt gebruikt.

Bij ICT wordt het grootste deel van de ICT systemen van Schiphol Group geactiveerd in het Activaregister en worden de bijbehorende afschrijvingskosten verantwoord. Indien het functioneel- en technisch beheer van een ICT systeem bij de gebruiker plaatsvindt en niet bij ICT: dan is het desbetreffende actief van de gebruiker.

Op de volgende pagina is een tabel opgenomen met de verschillende sleutels voor de allocatie van de activa

Kostenplaatsnummer	Kostenplaats Naam	Sleutels	Type activa geboekt op kostenplaats
60100 tot en met 60420	ICT	Klant specifieke activa op basis van sleutelopgave klant en daadwerkelijk gebruik (indien gewijzigd) Generieke activa op basis van ICT generiek sleutel	Immaterieel activa: Software ICT ontwikkeluren  Materieel activa: Hardware

### 5. Opbrengst:

Opbrengsten uit activering van interne uren en/of bouwrente i.v.m. projecten die leiden tot een activum. Deze worden verantwoord als negatieve kosten (vermindering van desbetreffende kostensoort) en krijgen daarmee de 'ICT PMC sleutel'.

Incidentele opbrengst onder andere door Schiphol Telematics. Ook deze opbrengst krijgt de ICT PMC sleutel.

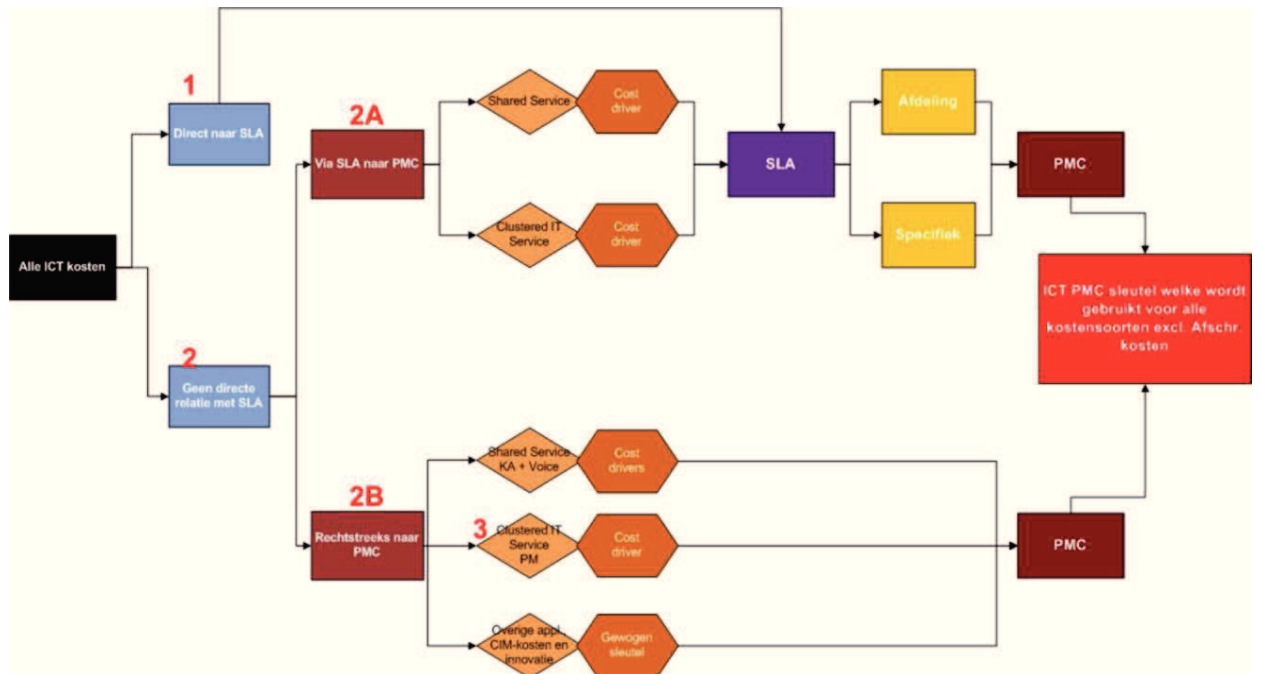
### Berekening ICT PMC Sleutel (allocatiesleutel)

De sleutel die gebruikt wordt voor de toerekening van de ICT kosten exclusief afschrijvingskosten wordt vastgesteld ten tijde van budgettering, voorafgaand aan het betreffende jaar:

- Specifieke kosten (incl. afschrijvingen) worden direct op de SLA geboekt / geadministreerd in Oracle.
- Generieke (Shared Service en cluster) kosten (incl. afschrijvingen) worden direct geboekt / geadministreerd in Oracle.
- D.m.v. een objectieve cost driver worden de generieke kosten vervolgens toegerekend aan een SLA die gebruikt maakt van deze generieke diensten.
- Daarna worden de kosten op basis van de PMC-sleutel van de betreffende SLA gealloceerd aan de PMC's. Dit kan een PMC-sleutel van de klant (lees: afdeling) zijn maar ook een specifieke "systeemgebruik-sleutel".
- Wanneer de bepaalde generieke ICT service geen duidelijke relatie met SLA's vertoont, worden de kosten d.m.v. een alternatieve cost driver rechtstreeks aan de PMC's gealloceerd.
- Doel is zoveel mogelijk kosten zo objectief mogelijk te verbijzonderen naar zo veel mogelijk directe (niet generieke) SLA's.

**Schematische weergave berekening ICT PMC sleutel voor alle kostensoorten excl. afschrijvingskosten:**

**Figuur 1:**

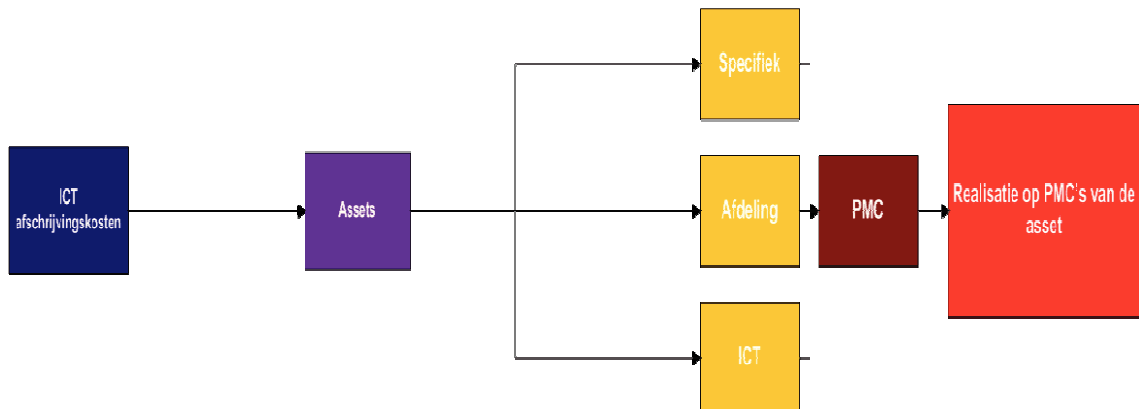


**Schematische weergave afschrijvingskosten:**

De ICT PMC sleutel voor afschrijvingskosten wordt jaarlijkse berekend in ICapex (activa register en projecten). Deze wordt alleen gebruikt voor budget en consultatie.

Activaregister (realisatie afschrijvingskosten).  
 Voor activa geldt dat de verdeelsleutels worden vastgelegd in het activaregister. De afschrijvingskosten en activa worden daardoor op basis van deze vastlegging toegerekend naar de verschillende PMC's. De toerekening aan de verschillende PMC's vindt plaats op basis van gebruik van de PMC's. Dit gebruik wordt bij aanvang van een project reeds vastgelegd in het beslisdocument en kan daarna jaarlijks worden gewijzigd op basis van daadwerkelijk gebruik (input gebruikers).

**Figuur 2**



**Wijze en frequentie van meten:**  
Jaarlijkse update van gebruik ICT dienst/SLA.

**Beheerder:**  
Controller OU ICT

## **4.5 Allocaties OU PLUS**

Als gevolg van de methodiek van doorbelasten (zie beschrijving doorbelastingen D1 en D2 OU PLUS), is het exploitatieresultaat van de OU PLUS nihil.

De OU PLUS heeft geen activa.

## **4.6 Allocaties OU Staven + OU Concern**

De OU Staven en OU Concern worden gealloceerd aan alle PMC's. De OU Concern wordt alleen gebruikt voor boekhoudkundige correcties.

Bij OU Staven zijn de volgende allocatiesleutels per kostenplaats te onderscheiden:

- 100% PMC Schiphol Buitenlandse deelnemingen (401) (A1) (niet in Toerekeningssysteem opgenomen omdat het geen allocatie Aviation/Security betreft).
- Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel Facilitaire Dienst, Huurkosten (A2)
- Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel Facilitaire Dienst, Overige kosten (A3)
- Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel Verzekeringskosten (A4)
- Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel (A5)
- Diverse PMC's op basis van gedeelde sleutel personeelskosten (A6)

Alle activa van OU staven (kantoormeubilair, kasten e.d.) worden gealloceerd op basis van de sleutel: Gedeelde sleutel Facilitaire Dienst, Overige kosten (zie beschrijving A3). Variabelen t.b.v. OU Staven en OU Concern

Bij ingangsdatum van tarieven per 1 april jaar t van het komend jaar worden de Staven en Concern sleutels vastgesteld net vóór de vaststelling van de tarieven (net voor 31 oktober t-1), met die voorwaarde dat deze op dat moment met voldoende mate van zekerheid kunnen worden vastgesteld. Anders wordt, mede gezien de beperkte fluctuatie in deze sleutels, de sleutel van huidig jaar gehanteerd.

## Allocatiesleutel A2 OU Staven Facilitaire Dienst, Huurkosten – gedeelde sleutel

### Kostenplaats van Facilitaire Dienst, Huisvesting & Diensten – A2 – gedeelde sleutel

Allocatie aan: alle PMC's

#### Beschrijving afdeling:

De facilitaire dienst is verantwoordelijk voor een groot aantal facilitaire zaken ten behoeve van de medewerkers van Schiphol Group op de locatie Schiphol.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
10344	FD/Top	Facilitaire zaken m.b.t. huisvesting	zie A3

#### Soort kosten:

Op deze kostenplaats worden de huurkosten van het Schiphol Gebouw verantwoord. Het Schiphol Gebouw is eigendom van het Airport Real Estate Management BV (AREM). SRE BV (100% dochter van NVLS) heeft een 100% belang in AREM.

Aangezien de huur van het SHG dus voor 100% een interne levering betreft, wordt voor 100% van de huurprijs de historische kostprijs (integrale kostprijs) gehanteerd.

De kostprijs per m<sup>2</sup> vvo wordt vastgesteld op basis van de kostprijs van het SHG, gedeeld door het aantal m<sup>2</sup> vvo dat is vastgesteld gebruik makende van de NEN-methodiek zoals beschreven bij D18 OU Aviation.

De kosten die samenhangen met huisvesting (gas, water en electra) worden net als de huurkosten gealloceerd door middel van A2. De resterende kosten (met name facilitaire kosten) op kostenplaats 10344 worden gealloceerd door middel van A3.

#### Soort opbrengsten:

Geen

#### Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:

De kosten van de Facilitaire dienst worden niet verdeeld volgens de algemeen geldende sleutel voor de stafafdeling (zie A5a). Dit omdat de dienstverlening van FD wezenlijk anders is dan de rest van de staven en aangezien het hier om een substantieel bedrag gaat. Ten behoeve van de toerekening van kosten van de facilitaire dienst wordt verder een onderscheid gemaakt tussen huurkosten en de overige kosten (zie beschrijving sleutel A3). De diensten huur van ruimten worden gebruikt door alle PMC's. De verdeelsleutel voor deze kosten wordt vastgesteld op basis van het m<sup>2</sup> gebruik per afdeling en vervolgens op basis van de toewijzing van de afdelingen naar PMC's.

Voor de Staven, ICT en PLUS worden de m<sup>2</sup> op de onderstaande manier verdeeld over de PMC's:

- Voor Staven geldt dat de huurkosten die aan hen zijn toe te wijzen worden gealloceerd op basis van de algemene verdeelsleutel van de centrale stafafdelingen (A5).
- Voor OU-ICT geldt dat de huurkosten die aan hen zijn toe te wijzen worden gealloceerd op basis van de ICT generiek sleutel.
- Voor PLUS geldt dat de huurkosten die aan hen zijn toe te wijzen worden gealloceerd op basis van de algemene verdeelsleutel van de centrale stafafdelingen (A5)

**Wijze en frequentie van meten:**

Het m<sup>2</sup> gebruik van de afdelingen wordt vastgesteld op basis van het overzicht (van SRE) welke maandelijks wordt geproduceerd op grond van het werkelijke gebruik van de hoeveelheid m<sup>2</sup> in de verschillende gebouwen. FD bepaalt van deze m<sup>2</sup> welke afdelingen deze bezetten. Vervolgens wordt de allocatie per afdeling gebruikt voor de toerekening naar PMC's.

**Beheerder:**

Controller OU Staven



**Allocatiesleutel A3 OU Staven Facilitaire Dienst, Overige kosten– gedeelde sleutel****Kostenplaatsen van de afdeling Facilitaire Dienst – A3 – gedeelde sleutel**

**Allocatie aan:** alle PMC's m.u.v. PMC 402 Regionale luchthavens en PMC 404 overige deelnemingen en PMC 801 Service Units

**Beschrijving afdeling:**

De facilitaire dienst (FD) is verantwoordelijk voor een groot aantal facilitaire zaken ten behoeve van de medewerkers van Schiphol Group op de locatie Schiphol.

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
10344	FD/Top	Management van facilitaire dienst Facilitaire zaken, gebouwfaciliteiten, schoonmaak, kantoormeubilair, vergaderapparatuur m.u.v. huurkosten zie A2 Frontoffice activiteiten Transportopdrachten Abonnementen en documentatie	Kantoormeubilair Inrichting en kantoormeubilair, bouwkundige voorzieningen Schipholgebouw

**Soort kosten:**

Afdelingskosten zoals personeelskosten, onderhoudskosten, kantoorkosten, materiaalkosten en afschrijvingskosten

**Soort opbrengsten:**

Opbrengsten van portikosten en lunches.

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

De overige diensten van FD (anders dan huisvesting) worden niet gebruikt door alle PMC's. De PMC's Regionale Luchthavens en PMC Overige Deelnemingen krijgen geen kosten toegerekend, aangezien de Facilitaire Dienst geen diensten verricht voor deze PMC's.

De activa van kostenplaats 10344 betreft kantoormeubilair, kasten en dergelijke. Deze activa worden ook gealloceerd naar PMC's op basis van de boven beschreven sleutel. De personeelskosten per PMC vormen een goede maatstaf voor deze activa die door de Staven voor deze PMC's worden aangehouden, aangezien een directe relatie bestaat tussen aantal medewerkers / salariskosten per medewerker en de facilitaire activa die voor hen in gebruik zijn. De facilitaire activa worden niet aangehouden ten behoeve van de PMC 402 Regionale luchthavens, PMC 404 overige deelnemingen en PMC 801 Service Units. De medewerkers van deze PMC zijn namelijk niet gehuisvest in de kantoorgebouwen die de facilitaire dienst bedient. De kosten die samenhangen met huisvesting (gas, water en electra) worden gealloceerd door middel van A2. De resterende kosten (met name facilitaire kosten) op kostenplaats 10344 worden gealloceerd door middel van A3.

**Wijze en frequentie van meten:**

De verdeelsleutel voor deze kosten wordt vastgesteld op basis van het aandeel in de personeelskosten per PMC. Deze sleutel wordt daarom pas opgesteld nadat alle andere verdeelsleutels per afdeling bekend zijn.

**Beheerder:** Controller OU Staven

**Allocatiesleutel A4 OU Staven Verzekeringskosten– gedeelde sleutel****Kostenplaatsen van de afdeling Corporate Treasury – A4 –gedeelde sleutel****Allocatie aan:** alle PMC's**Beschrijving afdeling:**

Afdelingskosten worden via de staven sleutel gealloceerd, deze allocatie betreft alleen de verzekeringskosten.

Kosten- plaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
10246	Insurance Management	Verzekeringskosten (van gedeelte objecten zoals het terminal-complex en landzijdige infrastructuur)	Geen

**Soort kosten:**

Verzekeringskosten

**Soort opbrengsten:**

Geen

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

Schiphol Group hanteert voor de toerekening van verzekeringskosten het uitgangspunt dat gebruikers van het verzekerde gebied de kosten dragen die hieraan verbonden zijn. De kosten voor de verzekeringen worden daarom toegerekend aan de gebruikers van het verzekerde gebied / van de verzekerde waarde.

De verdeelsleutel wordt vastgesteld op basis van de herbouwwaarde per verzekerd object en de gebruiker van dit object. Belangrijkste gedeelde objecten zijn het terminal complex (toerekening op basis van m<sup>2</sup> verdeling, zie A10 OU Aviation) en de landzijdige infrastructuur (toerekening van de objecten op basis van de verkeerstellingen, zie A5 OU Aviation). De kosten voor terrorismedekking van bedrijfsschade worden toegerekend op basis van verdeling van de omzet per PMC.

**Wijze en frequentie van meten:**

De kosten worden vooraf met Tactisch Plan/Budget vastgesteld op basis van de contracten met de verzekeringsmaatschappijen. Alleen in uitzonderlijke gevallen (bijvoorbeeld bij verscherpte dreiging en daarmee samenhangende premieverhoging) worden tussentijds allocaties aangepast.

**Beheerder:**

Controller OU Staven

**Allocatiesleutel A5 OU Staven + OU Concern – gedeelde sleutel****Kostenplaatsen van de afdeling OU Staven – A5 – gedeelde sleutel****Allocatie aan:** alle PMC's**Kostenplaatsen:**

- Alle kostenplaatsen van de OU Staven, met uitzondering van 10247; 10344 en een deel van de kosten op 10245 & 10246 (zie hiervoor A1a t/m A4a);

- Kostenplaats 90001, 10201 en 10202 (Directie) en 10264 (Raad van Commissarissen) van OU Concern

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
	Kostenplaatsen van OU Staven, m.u.v. 10290; geheel HR en een deel van de kosten op 10245 & 10246 (zie hiervoor A1a t/m A4a)	Activiteiten van ondersteunende afdelingen zoals Corporate Control, Accounting house, Reporting house en Corporate Development. Opsomming staat hieronder.	Geen
	Kostenplaatsen van OU concern (99001, 90011, 90021, 10201, 10202 en 10264)	Directievoering en toezichthouder (10201, 10202 en 10264). Concernkostenplaatsen (99001, 90021, 9011).	Geen

**Soort kosten:**

Personeelskosten, kosten van directie en Raad van Commissarissen, inhuurkrachten en advieskosten. De dotaties op kostenplaats 99001 aan personeelsvoorzieningen alsmede de reservering voor de uitbetaling van de swing-factor (eindejaarsuitkering) betreffen personeel gerelateerde kosten en worden gealloceerd dmv de Staven A6 sleutel (verdelen obv personeelskosten).

**Soort opbrengsten:**

Opbrengsten van foto-film activiteiten welke deel uitmaken van de centrale stafafdeling Corporate Communications. Dit betreft vergoedingen van derden voor foto-film begeleiding, voor opnames op de luchthaven. Het tarief is minimaal gelijk aan de integrale kostprijs.

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

De overblijvende kosten binnen OU staven en concern betreffen kosten van de afdelingen: Directie, Raad van Commissarissen, Corporate Treasury, Corporate Legal, Corporate Audit Services, Corporate Communications, Corporate Procurement, Corporate Control (inclusief: Accounting house en Reporting house), Corporate Development en de Centrale Ondernemings Raad: afdelingen die ondersteunend zijn voor het hele bedrijf. De verschillende PMC's waaraan de kosten van deze stafafdelingen moeten worden toegerekend, hebben allen een verschillende karakteristiek en vragen daarom op een verschillend niveau om activiteiten van deze stafafdelingen. Gegeven deze verschillen in het gebruik van de diensten van de stafafdelingen, is het voor de 'overblijvende' kostenplaatsen / kostensoorten van staven en concern aldus niet mogelijk om rechtstreeks of zoveel mogelijk rechtstreeks toe te rekenen op basis van een eenduidige verdeelsleutel. Deze kostenplaatsen / kostensoorten worden daarom, zoals wordt voorgeschreven in artikel 8 lid 10 sub b van het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol, toegerekend op grond van het aandeel van de - reeds toegerekende - kosten in de totale kosten.

De sleutel wordt daarbij gebaseerd op de kostenverdeling per PMC na doorbelastingen en allocatie.

Ook voor de overblijvende kosten van foto-film (zie hierboven onder opbrengsten) geldt dat deze naar rato van de reeds toegerekende kosten in de totale kosten aan alle PMC's van Schiphol worden toegerekend.

Op kostenplaats 90001 van OU Concern worden enkele specifieke kostenposten verantwoord, waarbij wel (in tegenstelling tot het hiervoor beschrevene) eenduidig kan worden vastgesteld in hoeverre sprake is van daadwerkelijk gebruik voor de verschillende PMC's. Dit betreft ongerealiseerde waardeveranderingen en afschrijvingskosten op vastgoed en een budgettaire targetstelling op concernniveau. Deze kostenposten worden in het geheel niet toegerekend aan Luchtvaartactiviteiten.

De kosten van afdeling Corporate Development (bestaande uit de kostenplaatsen 10250, 10256, 10257, 10258 en 10259) worden na 100% doorbelasting van kostenplaats 10259, (Doorbelasting D1 OU Staven (Corporate Development)) aan OU Aviation voor Environmental Capacity, vervolgens met A5 sleutel gealloceerd aan alle PMC's.

**Wijze en frequentie van meten:**

De sleutel wordt op grond van het Business Plan/budget voor het komende jaar vastgesteld.

**Beheerder:**

Controller OU Staven

**Allocatiesleutel A6 OU Staven – gedeelde sleutel op basis van personeelskosten****Kostenplaats van Human Resources – A6 – gedeelde sleutel****Allocatie aan:** alle PMC's**Beschrijving afdeling:**

Human resources houdt zich bezig met centrale HR taken. Hieronder vallen tevens activiteiten met betrekking tot salarisadministratie en met betrekking tot het Luchtvaart College Schiphol (LCS).

Kostenplaats nummer	Kostenplaats Naam	Activiteiten	Type activa geboekt op kostenplaats
	Kostenplaatsen van Centraal HR, m.u.v. Facilitaire dienst (zie A2 en A3 OU Staven)	Centrale HR taken (incl. salarisadministratie) en LCS	Geen
99001	Concern SNL	Concernkostenplaats	Geen

**Soort kosten**

De kosten bestaan hoofdzakelijk uit personeelskosten, opleidingskosten, advieskosten en wervingskosten. Daarnaast worden de dotaties op kostenplaats 99001 aan personeelsvoorzieningen alsmede de reservering voor de uitbetaling van de swing-factor gealloceerd dmv de Staven A6 sleutel (verdelen obv personeelskosten).

**Bedrijfseconomische grondslag voor allocatie:**

Gezien de aard van de werkzaamheden worden de kosten van deze centrale stafafdeling gealloceerd aan alle PMC's. De toerekening vindt plaats op basis van de verdeling van de personeelskosten per PMC (kosten van eigen personeel).

Op basis van het besluit van de NMa d.d. 15 april 2009 alsmede op basis van het besluit van de Rechtbank worden de kosten voor het Schiphol College, voor zover deze betrekking hebben op de werving en opleiding van extern bagagepersoneel, niet toegerekend aan luchtvaartactiviteiten.

**Beheerder:**

Controller OU Staven

## **4.7 Allocaties deelnemingen Alliances & Participations**

De BA Alliances & Participations bestaat uit een viertal PMC's, te weten:

- 401 Buitenlandse deelnemingen
- 402 Regionale Luchthavens
- 403 Utilities
- 404 Overige Deelnemingen.

De kostenplaats van de afdeling Utilities maakt integraal onderdeel uit van de OU Aviation. Derhalve zijn de allocaties en doorbelastingen van uit de PMC Utilities daar beschreven.

Alle exploitatiekosten en opbrengsten en alle activa binnen de OU Alliances & Participations worden voor 100% gealloceerd naar de PMC's Regionale Luchthavens, Buitenlandse deelnemingen of Overige Deelnemingen (kostenplaatsen zijn 1 op 1 toe te wijzen).

Voor zover personeel uit andere Operating Units wordt ingezet voor activiteiten van de dochters en deelnemingen, gebeurt dit tegen betaling op detachering basis.

Ifact bedr.nr.	Dochterondernemingen en joint ventures	Plaats van vestiging	Rechtstreekse deelneming van	Belang in %	Belang Schiphol Group in %
ENT_090	Concernadministratie Schiphol Nederland B.V.	Schiphol	N.V. Luchthaven Schiphol	100,00	100,00
ENT_902	Rotterdam Airport Holding B.V.	Rotterdam	Schiphol Nederland B.V.	100,00	100,00
ENT_903	Rotterdam Airport B.V.	Rotterdam	Rotterdam Airport Holding B.V.	100,00	100,00
ENT_904	Rotterdam Airport Supplies Services B.V.	Rotterdam	Rotterdam Airport Holding B.V.	100,00	100,00
ENT_905	Rotterdam Airport Vastgoed B.V.	Rotterdam	Rotterdam Airport Holding B.V.	100,00	100,00
ENT_700	Schiphol Real Estate B.V.	Schiphol	Schiphol Nederland B.V.	100,00	100,00
ENT_704	Schiphol Real Estate World Trade Center B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100,00	100,00
ENT_705	HAFOK B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100,00	100,00
ENT_706	Airport Real Estate Management B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100,00	100,00
ENT_708	Schiphol Real Estate Eindhoven Finance B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100,00	100,00
ENT_709	Schiphol Real Estate Eindhoven B.V.	Schiphol	Schiphol Eindhoven Finance B.V.	100,00	100,00
ENT_710	Flight Forum Beheer Venoot B.V.	Eindhoven	Schiphol Real Estate Eindhoven B.V.	50,00	50,00
ENT_711	Schiphol Real Estate Eindhoven II B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100,00	100,00
ENT_735	Schiphol Real Estate Services BV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100,00	100,00
ENT_721	SRE Participaties A4 zone West BV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100,00	100,00
ENT_723	GEM A4 zone West Beheer BV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	33,33	33,33
ENT_724	GEM A4 zone West CV	Schiphol	GEM A4 zone West Beheer BV	1,00	1,00
ENT_724	GEM A4 zone West CV	Schiphol	SRE Participaties A4 zone West BV	33,00	33,00
ENT_722	SRE Badhoevedorp BV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100,00	100,00
ENT_725	GEM Badhoevedorp Zuid Beheer BV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	50,00	50,00
ENT_726	GEM Badhoevedorp Zuid CV	Schiphol	SRE Badhoevedorp BV	19,00	19,00
ENT_726	GEM Badhoevedorp Zuid CV	Schiphol	GEM Badhoevedorp Zuid Beheer BV	2,00	2,00
ENT_737	Schiphol Hotel Holding BV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100,00	100,00
ENT_736	Schiphol Hotel Property Company BV	Schiphol	Schiphol Hotel Holding BV	100,00	100,00
ENT_738	Schiphol Hotel Operational Company BV	Schiphol	Schiphol Hotel Holding BV	100,00	100,00
ENT_733	SRE Transport Holding BV	Schiphol	Schiphol Real Estate B.V.	100,00	100,00
ENT_730	SRE Transport BV	Schiphol	SRE Transport Holding BV	100,00	100,00
ENT_731	Transport Beheer BV	Schiphol	SRE Transport Holding BV	60,00	60,00
ENT_732	Transport CV	Schiphol	Transport Beheer BV	0,01	0,01
ENT_732	Transport CV	Schiphol	SRE Transport BV	60,00	60,00
ENT_906	N.V. Luchthaven Lelystad	Lelystad	Schiphol Nederland BV	100,00	100,00
ENT_921	Luchthaven Lelystad Vastgoed B.V.	Lelystad	N.V. Luchthaven Lelystad	100,00	100,00
ENT_907	Eindhoven Airport N.V.	Eindhoven	Schiphol Nederland BV	51,00	51,00
ENT_922	Eindhoven Airport Hotel B.V.	Eindhoven	Eindhoven Airport N.V.	100,00	100,00
ENT_914	Beheer Personeelsrestaurant Schiphol B.V.	Schiphol	Schiphol Nederland BV	50,00	50,00
ENT_909	Beheer- en beleggingsmaatschappij Balnag B.V.	Schiphol	Schiphol Nederland BV	100,00	100,00
ENT_910	Schiphol Telematics B.V.	Schiphol	Schiphol Nederland BV	100,00	100,00
ENT_911	Airport Property Management B.V.	Schiphol	Schiphol Nederland BV	100,00	100,00
ENT_912	Schiphol Travel Taxi B.V.	Schiphol	Schiphol Nederland BV	50,00	50,00
ENT_921	Energy Grounds BV	Schiphol	Schiphol Nederland BV	51,00	51,00
ENT_800	Schiphol International B.V.	Schiphol	N.V. Luchthaven Schiphol	100,00	100,00
ENT_803	Schiphol North America Holding Inc.	Delaware	Schiphol International B.V.	100,00	100,00
ENT_804	Schiphol USA Inc.	New York	Schiphol North America Holding Inc.	100,00	100,00
ENT_806	Schiphol Australia Pty Ltd.	Brisbane	Schiphol International B.V.	100,00	100,00
ENT_807	Schiphol Asia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	Schiphol International B.V.	100,00	100,00
ENT_850	Schiphol Real Estate International B.V.	Schiphol	Schiphol International B.V.	100,00	100,00
ENT_851	Malpensa Real Estate B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate International B.V.	100,00	100,00
ENT_852	Aviport S.p.A.	Lonate Pozzolo	Malpensa Real Estate B.V.	70,00	70,00
ENT_853	Malpensa Real Estate Italy Srl	Lonate Pozzolo	Malpensa Real Estate B.V.	100,00	100,00
ENT_854	Brisbane Airport Real Estate B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate International B.V.	100,00	100,00
ENT_855	Schiphol Real Estate Italy SRL	Lonate Pozzolo	Schiphol Real Estate International B.V.	100,00	100,00
ENT_856	Pantares Tradeport Asia Ltd	Hong Kong	Schiphol Real Estate International B.V.	50,00	50,00
ENT_857	Malpensa Real Estate 2 B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate International B.V.	100,00	100,00
ENT_858	Villa Carmen BV	Schiphol	Malpensa Real Estate 2 B.V.	47,44	47,44
ENT_859	Villa Carmen Srl	Milaan	Villa Carmen BV	100,00	47,44
ENT_727	SRE Altai BV	Schiphol	Schiphol Real Estate International B.V.	100,00	100,00
ENT_728	SRE Holding Altai SCI	Parijs	SRE Altai BV	99,00	99,00
ENT_728	SRE Holding Altai SCI	Parijs	Schiphol Real Estate International B.V.	1,00	1,00
ENT_729	VAI 1 SCI	Parijs	SRE Holding Altai SCI	40,00	40,00

Ifactnr.	Deelnemingen				
ASSOC002	Cargonaut B.V.	Schiphol	Schiphol Nederland BV	36,93	36,93
ASSOC003	Schiphol Area Development Company N.V.	Schiphol	Schiphol Nederland BV	33,33	33,33
ASSOC004	Mainport Innovation Fund B.V.	Schiphol	Schiphol Nederland BV	25,00	25,00
ASSOC005	Airport Medical Services CV	Haarlemmermeer	Schiphol Nederland BV	20,00	20,00
ASSOC005	Airport Medical Services BV	Haarlemmermeer	Schiphol Nederland BV	20,00	20,00
ASSOC008	Brisbane Airport Corporation Holdings Pty Ltd.	Brisbane	Schiphol Australia Pty Ltd.	18,72	18,72
ASSOC009	Flight Forum C.V.	Eindhoven	Schiphol Real Estate Eindhoven B.V.	49,00	49,00
ASSOC010	JFK IAT LLC	New York	Schiphol USA Inc.	40,00	40,00
ASSOC011	Aéroports de Paris	Paris	N.V. Luchthaven Schipol	8,00	8,00
ASSOC013	Schiphol Logistics Park B.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate Logistics Park B.V.	45,00	48,00
ASSOC014	Schiphol Logistics Park C.V.	Schiphol	Schiphol Real Estate Logistics Park B.V.	38,08	41,10
ASSOC015	Tradeport Hong Kong Limited	Hong Kong	Pantares Tradeport Asia Ltd	18,75	18,75
ASSOC017	Stichting Uiver	Schiphol	Schiphol Nederland BV	25,00	25,00



## Bijlage 6 Plattegrond landzijdige infrastructuur arealen





## Bijlage 7 Forfaitaire vaststelling van m<sup>2</sup> correcties Terminal complex

### Gebruik aankomsthal 3 door kantoorpersoneel Terminal West

Het kantoorpersoneel van Terminal West maakt gebruik van aankomsthal 3 om naar de trappenhuizen toe te lopen die leiden naar de kantoorverdiepingen. Dit betreft de begrane grond (aankomstniveau), aangezien dit personeel ofwel met de trein ofwel met de personeelsbus aankomt. Er is ook een mogelijkheid om vervolgens via niveau 1 naar dezelfde trappenhuizen te lopen, het beslag aan m<sup>2</sup>'s blijft echter gelijk.

# medewerkers kantoren TerW	500
bewegingen per dag	2
dagen per jaar	220
totaal bewegingen per jaar	220.000

aankomende passagiers	13.000.000
afhalers	2.500.000
totaal luchtvaartgebonden gebruikers	15.500.000
deel Aankomst 3	33,3% 5.166.667
verblijfstijd t.o.v. kantoorpersoneel	5
totaal bewegingen per jaar (in equivalent verblijfstijd)	25.833.333

aandeel medewerkers kantoren TerW	0,8%
-----------------------------------	------

vloeroppervlak aankomst 3 Aviation	4.644
correctie (van AV naar Non AV): m <sup>2</sup>	39

### Gebruik lounges door karren tbv winkelbevoorrading

	# per jaar	# per dag	verblijfstijd in lounge (minuten)	kar = # passagiers	totaal aantal in passagiersminuten
Passagiers:	44.000.000	120.548	28,25		3.405.479
			1/4 vertrekkend OD 55	13,75	
			1/4 aankomend OD 3	0,75	
			1/4 vertrekkend transfer 55	13,75	
			1/4 aankomend transfer nvt		
Karren		820		6	14.760
	voorraad	440	heen	3	0,43%
	vuilnis	380	terug	3	

Betreffende oppervlakte:

L3	3.260
L2	3.281
L1	4.868
EF corridor	2.350
	13.759
Gebruik voor winkelbevoorrading *	0,43%
correctie (van AV naar Non AV): m <sup>2</sup>	59

### Planten

# planten	896
oppervlak per plant	0,5
correctie (van AV naar gemeenschappelijk): m <sup>2</sup>	448

### Staande kunstuitingen

Ruime schatting o.b.v. huidige uitingen	
correctie (van AV naar gemeenschappelijk): m <sup>2</sup>	50

Bovenstaande correcties worden gemaakt op de m<sup>2</sup> tellingen. Dat wil zeggen dat er ofwel m<sup>2</sup>'s worden gecorrigeerd van Aviation naar Non-Aviation, ofwel van Aviation naar gemeenschappelijk. De gemeenschappelijke m<sup>2</sup>'s worden vervolgens verrekend naar de gebruikende PMC's op basis van de geldende m<sup>2</sup> toerekening van dat moment.